

ACTA UNIVERSITATIS SZEGEDIENSIS
DE ATTILA JÓZSEF NOMINATAE

ACTA JURIDICA ET POLITICA

Tomus XXII.

Fasciculus 3.

IRK FERENC—MERÉNYI KÁLMÁN

**A bűnelkövetővé válás egyes kérdései
a közlekedési bűncselekményeknél**



1278-1827

SZEGED
1975

ACTA UNIVERSITATIS SZEGEDIENSIS
DE ATTILA JÓZSEF NOMINATAE

ACTA JURIDICA ET POLITICA

Tomus XXII.

Fasciculus 3.

IRK FERENC—MERÉNYI KÁLMÁN

**A bűnelkövetővé válás egyes kérdései
a közlekedési bűncselekményeknél**

SZEGED
1975

Redigunt

GYÖRGY ANTALFFY, ÖDÖN BOTH, ANTAL FONYÓ, ISTVÁN KOVÁCS,
JÁNOS MARTONYI, KÁROLY NAGY, ELEMÉR PÓLAY

Edit

*Facultas Scientiarum Politicarum et Juridicarum Universitatis Szegediensis
de Attila József nominatae*

Nota

Acta Jur. et Pol. Szeged

Szerkeszti

ANTALFFY GYÖRGY, BOTH ÖDÖN, FONYÓ ANTAL, KOVÁCS ISTVÁN,
MARTONYI JÁNOS, NAGY KÁROLY, PÓLAY ELEMÉR

Kiadja

*A Szegedi József Attila Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Kara
(Szeged, Lenin krt. 54.)*

Kiadványunk rövidítése

Acta Jur. et Pol. Szeged

I. A KÉRDÉS FELVETÉSE

A 20. század civilizált világának egyik ismertetőjele: a közúti közlekedés gyorsütemű fejlődése. Ez a fejlődés szoros összefüggésben van egy bizonyos földrész, illetve ország társadalmi-gazdasági fejlettségi szintjével. Ez az oka annak, hogy a közlekedés a legzavartalanabbul a háborúktól mentes észak-amerikai kontinensen bontakozhatott ki elsőízben tömegméretekben. Földrészünkön a közlekedés fejlődése döntő mértékben ugyancsak az említett tényezőknek a függvénye.

A növekvő gazdasági jólét eredményeként hazánkban a közúti gépjárműközlekedés — hasonlóan a többi európai szocialista országhoz — az utóbbi évtizedben ugrásszerű fejlődésnek indult. A motorizáció az ember számára számos előnyt biztosít. Azonban mint csaknem minden technikai jelenségnek, ennek is megvan az árnyoldala. A sok jármű szennyezi a levegőt, de mindenekelőtt az emberi élet az eddig ismert jelenségeknél jobban került veszélybe. Ezt igazolják a nemzetközi statisztikai adatok is. Amíg a hagyományos betegségek területén — ugyancsak a tudomány és a technika szolgáltatta lehetőségek kihasználásával — az elhalálozási arányszámot minden korcsoporton belül sikerült csökkenteni, egyes halálokokat pedig kiküszöbölni, addig a közlekedésben a motorizáció fejlődésével egyre nő a technika áldozatainak száma.

Szerencsére az ember korán felismerte a járműközlekedés okozta veszélyeket, s a gépkocsizás elterjedésével egyidejűleg megindult a harc a járművek okozta károk elhárításaért. A *balesetek* elemzésével, *okainak kutatásával foglalkozó kutatómunka a fejlett autós országokban mintegy 50—60 éves múlttra tekinthet vissza.*¹ E helyütt lehetetlen lenne mindazokat az irányzatokat és eredményeiket felsorolni, amelyek kivétel nélkül a közlekedési balesetek számának csökkentését tűzték ki célul. A kutatások párhuzamosan több irányban folytak és haladnak ma is. *Elsődlegesen az ember, majd a jármű és végül a környezet szerepét vizsgálják a baleseteknél. Újabban mind gyakrabban tesznek kísérletet arra, hogy az említett tényezőket összehangoltan elemezzék.* Az okok feltárásán túl célul tűzték ki a balesetek számának csökkentéséhez eredményesnek mutató módszerek kidolgozását is. Az *emberközpontú* — első sorban pszichológiai — *vizsgálatok* azt tűzték ki célul, hogy miként lehetne a közlekedésre, szorosabban értelmezve: a járművezetésre alkalmatlan személyek tulajdonságait összegyűjteni, s ezek ismeretében részint intézkedni ezen személyek kizárása iránt, másrészt megtalálni azokat az eszközöket, amelyekkel az egyén személyisége kedvező irányban formálható. A *járműkonstruktőrök* — különösen a legutóbbi időszakban — már nem első sorban a leggyorsabb, legnagyobb teljesítményű járművek, hanem a legütkezésbiztosabb gépkocsik konst-

¹ Greenwood, M.—Woods, H. M.—Yule, G. U.: A report on the incidence of industrial accidents with special reference to multiple accidents. Report 4. Industrial Fatigue Research Board, London, 1919.

rukciójának kialakításán fáradoznak. Ugyancsak intenzív kutatások folynak azért, hogy a *környezet* — szorosabb értelemben a közút és tartozékai — minél jobban alkalmazkodjon az előbb említett két „úthasználó” tulajdonságaihoz.

A *jog* a maga eszközeivel ugyancsak korán bekapcsolódott a motorizáció fejlődésébe. Előbb arra törekedett, hogy a kezdetben meglehetősen rendezetlen — és a forgalom sűrűsödésével, valamint a járművek teljesítményének növekedésével egyre veszélyesebbé váló — közlekedésben valamiféle harmóniát hozzon létre. Ennek érdekében *szabályozta azokat az alapvető jogokat és kötelességeket, amelyekhez minden közlekedésben résztvevőnek* — illetőleg a közlekedés egyes speciális résztvevőinek egymás között — *alkalmazkodni kell.*² Ezen szabályok a közlekedés fejlődésével együtt fejlődtek, váltak mindinkább bonyolulttá. A közlekedés azonban átlépte az államhatárokat. Ezért indokolttá vált, hogy legalább a legalapvetőbb előírások a szomszédos országokban, majd a földrészekben belül, végül az egész világon egységes elveken nyugodjanak. Az ez irányban végzett fáradozások ma még nem jártak teljes sikerrel.

Az autós országokban azonban felmerült az az igény is, hogy a *szabályok ellen vétőket, az emberi életet sértőket vagy veszélyeztetőket büntessék meg* és tegyék lehetetlenné azt, hogy az ilyen személyek mások számára veszélyessé váljanak. Ennek során a büntetőjognak egy speciális ága alakult ki, a ma már elterjedten *közlekedési büntetőjognak* nevezett szakterület.³ A büntetőjog és a kriminológia ez utóbbi kialakulásának kezdete óta szoros kapcsolatban van egymással. Ezért szinte természetes jelenségként kezelhetjük, hogy azokban az országokban, ahol a közlekedési büntetőjog a viszonylagos önállósulás útjára lépett, a kriminológián belül a *közlekedés-kriminológia* is kezd kialakulni. Európában a lendületes fejlődés az 50-es évektől számítható. A polgári kriminológiában ekkor jelentek meg az első, kifejezetten a közlekedés specialitásait is számításba vevő szaktanulmányok.⁴ Hazánkban a kutatások — elsősorban az Országos Kriminológiai és Kriminalisztikai Intézetben — ugyancsak az elmúlt évtizedben indultak meg, az első átfogó jellegű tanulmányok pedig a 70-es évek elején kerültek kinyomtatásra.⁵

A *közlekedés-kriminológia tárgya* a közlekedési bűnözés, mint tömegjelenség és a közlekedési bűncselekmény, mint egyedi jelenség. *Feladata*, hogy kuttassa és megállapítsa azokat a hatótényezőket, amelyeknek következtében a közlekedési bűnözés lehetővé válik, a közlekedési bűncselekmény bekövetkezhet és ezen körülmények ismeretében meghatározza a megelőzés lehetőségeit, módjait.

A megadott meghatározás értelmében fel kell tennünk néhány kérdést, amelyre a kutatásaink során megkíséreltünk választ adni. A közlekedési bal-

² A közúti közlekedés szabályai már csaknem nyolcvanéves múlttal rendelkeznek, kezdve a legegyszerűbb nemzeti szabályoktól a nemzetközi egyezményeken alapuló földrészeket összekötő szabályozásig.

³ A közlekedési büntetőjog — mint a büntetőjogon belüli viszonylagos önállósággal bíró szakterület — a második világháború után kezdett kialakulni.

⁴ Vö.: Ross, H. J.: Schematic analysis of the driving situation. Traffic Safety and Research Review, 1960/4. 4—7.; Willett, T. C.: Criminal on the road. A study of Serious motoring offences and those who commit them. Tavistock Publications, London, 1964.; Middendorff, W.: Die Kriminologie des Verkehrsdelikt. Kriminalistik, 1959. 499. és köv. old.; 1960. 13. és köv. old.; Kaiser, G.: Verkehrsdelinquenz und Generalprevention. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1970.

⁵ Vö.: a Kriminológiai és Kriminalisztikai Tanulmányok 10. és következő kötetiben megjelenő közlekedési tanulmányokat.

esetek oktatási „történelmének” áttanulmányozása során számos, témánk szempontjából is érdeklődésre számot tartó feltételezés látott napvilágot, amelyekkel kapcsolatban célszerűnek mutatkozna állást foglalni. Ezek mindegyikére nem kerithetünk sort. Néhány azonban kiemelt fontosságú, márcsak azért is, hogy a kriminológia és a büntetőjog szoros kapcsolatára utalva a büntetőjog alkalmazóinak, jogalkotóinak is megkíséreljünk adalékokat szolgáltatni a helyes döntésekhez. A *legfőbb kérdésfeltevések* a következők:

— A közlekedési szituáció az élethelyzetnek egy része-e? Ha igen, helyesnek tekinthetjük-e azt a megállapítást, amely szerint aki az életben nem állja meg a helyét, az a közlekedésben sem és fordítva.⁶

— A balesetet okozók egységes személyiségstruktúrával rendelkeznek-e, vagy megvan a lehetősége a további differenciálásnak?⁷

— Tipikusan kik okozzák a baleseteket? Létezik-e balesetező személyiség, vagy a balesetező többsége az átlagemberek közé tartozik?⁸ Ha igen, melyek azok a hatótényezők, amelyek a közlekedésben való be nem válást különösen elősegítik?

— A marxizmusnak az a tanítása, amely szerint az egyén alapvetően a környezete — végső soron az őt körülvevő társadalom — által determinált, hogyan alkalmazható jelen területen? Igaz-e, hogy az objektíve helyes, vagy helytelen viselkedés szintén nem a véletlen műve, hanem további — szociológiai jellegű — tényezők által determinált? Ha igen, ez hogyan bizonyítható?

A jelen tanulmány természetesen alkalmatlan arra, hogy az említett fontos kérdések mindegyikére választ adjon. Kísérletünk csupán arra korlátozódik, hogy a két utóbbi kérdésfeltevésre keressünk feleletet.

II. A KUTATÁS ALAPJAI, AZ ALKALMAZOTT MÓDSZEREK

A jelen értékelés alapjául azok az adatlapok szolgálnak, amelyeket az OKKRI-ban 1969—1972 között folyó alapkutatások során használtunk. Ezekről a kutatásokról — szakaszonként — megfelelő fórumokon beszámoltunk. Ez alkalommal az eredetihez képest a következő *főbb változtatásokat* hajtottuk végre:

— Szűkítettük a kutatásban résztvevők körét. Amíg az eredeti felmérésnél lényegében a véletlen játéka volt, hogy ki került az elkövetői (balesetet okozó), illetve a kontrollcsoportba (a vizsgálatot megelőzően legalább 5 éven belül balesetet nem okozottak közé), addig ez alkalommal a korcsoportot behatároltuk. Mind a „jó”, mind a „rossz” vezetők közé csak 25—50 év közötti férfiak kerülhettek. Ezáltal a csoport homogénabbá vált, s remény mutatkozott arra, hogy egyes — elsősorban a korcsoporthoz tartozással magyarázható — mutatókra is mélyebb magyarázatot kapjunk. A kutatás körének szűkítésével együtt járt

⁶ Elsőként a „ki mint él úgy vezet” elvet Tillmann és Hobbs fogalmazták meg. Vö.: Tillmann, W. A.—Hobbs, G. E.: The accidentprone automobil driver. A study of his psychiatric and social background. The American Journal of Psychiatry, 106. 1949. 321—331.

⁷ Shaw, L.—Sichel, H.: Accident Proneness. Research in the occurrence, causation, and prevention of road accident. Pergamon Press, Oxford, New York, Toronto, Sydney, Braunschweig, 1971. 6., 36., 46. és 69. old.

⁸ A problémát részletesen tárgyalja, a vonatkozó irodalmat idézi: Kaiser i. m. 291. 336., 347. és 418. old.

az is, hogy a villamosvezető-elkövetőket jelen vizsgálatunk populációjából kizártuk.

— Szűkítettük a járművezetői csoportok számát. Az eredeti kutatás — eltérő célja miatt — három részre tagozódott. Külön vizsgáltuk a tömegközlekedési, az ún. „egyéb” hivatásos járművezetők által okozott, valamint a magángépjármű-vezetők által okozott balesetek okait. Jelen alkalommal a közlekedést igyekeztünk egységes egésznek felfogni, ezért a csoportokat összevontuk. (Amint arra a későbbiekben utalunk, néhány kérdés kapcsán ez nem volt lehetséges.) Így e kutatás során lényegében csak két fő csoporttal van dolgunk: az elkövetői és a kontrollcsoporttal. (Ezen kívül vizsgáltuk a városi és a nem városi, valamint az ittas és a nem ittas balesetek közötti eltérő jellemzőket is, ezen adatok kapcsán nyert eredmények ismertetése azonban meghaladná tanulmányunk terjedelmét. Így esetenként legfeljebb csak utalunk rájuk.)

— A homogenitás fokozása érdekében a *magángépjármű-vezetők körét a személygépkocsit vezetőkre korlátoztuk*. (Tehát a motorkerékpárosokat — amelyeknek igazi kontrollcsoportja nem lett volna — a jelen kutatás populációjából kihagytuk.)

— Szűkítettük a vizsgált kérdések számát is. Jelen alkalommal csak azok a kérdések kerültek feldolgozásra, amelyek kapcsán az előző kutatási szakaszokban lényegi kapcsolat volt megállapítható. Ennek két oka volt. Egyrészt objektív okok miatt nem lett volna lehetőség arra, hogy az eredetileg mintegy 150 kérdést tartalmazó kérdőívet teljes terjedelemben újból feldolgozzuk. Másrészt ez nem is lett volna célszerű, hiszen a hipotéziseket megerősítő vagy megcáfoló kérdésekre kívántuk a súlyt helyezni.

— A kérdésekre adható *válaszokon belül bizonyos összevonásokat hajtottunk végre*. Néhány kivételtől eltekintve csak kétféle választ ismerünk: objektíve — a közlekedésbiztonság szempontjából — kedvezőt, vagy kedvezőtlen. (A továbbiakban a kedvező választ 1-gyel, a kedvezőtlen 2-vel jelöljük. Ugyanígy a kontrollcsoport jelzése 1., az elkövetőié 2.)

A fentiek figyelembevételével a következő populációval dolgoztunk:
Kontrollcsoportba tartozók száma:

Összesen: 359

ebből hivatásos: 146

ebből magángépjármű-vezető: 213

Az elkövetői csoportba tartozók száma:

Összesen: 182

ebből hivatásos: 134

ebből magángépjármű-vezető: 48

— Eltérést jelent az előzőekhez képest az is, hogy ez alkalommal nemcsak az egyes mutatókat vonatkoztattuk a csoportokhoz, hanem a mutatókat — különböző csoportokon belül — egymáshoz is viszonyítottuk. Az ilyen felmérés gyakorlatilag csak számítógéppel lehetséges.

A kutatás fő módszerül a matematikai statisztika számítógép-adta feldolgozási lehetőségeivel éltünk. Az eljárás a következő volt:

— Korcsoport szerint kiválogattuk a jelen kutatásba bevonható személyek adatlapjait.

— Az adatlapok — később ismertetésre kerülő — feldolgozásra szánt kérdéseinél összevonásokat hajtottunk végre. (A már említett kérdéskör-szűkítésen

túlmenően a kontrollcsoportra jellemző válaszokat 1-gyel, az elkövetői csoportra jellemzőeket 2-vel jeleztük.)

— A matematikai feldolgozásnál a JATE Kibernetikai Laboratóriumának két matematikusa nyújtott segítséget. Diamant Tibornak és Durszt Endrénének ezúton is kifejezzük köszönetünket. Velük együtt döntöttünk az alkalmazásra kerülő módszerek felől. Úgy határoztunk, hogy a kérdések megválaszolására leginkább kétirányú behatárolási módszer alkalmazása látszik célszerűnek. Egyrészt azt vizsgáltuk, hogy bizonyos kérdés kapcsán van-e lényegi (szignifikáns) eltérés két csoport között a tekintetben, hogy bizonyos kérdésre kedvező, vagy kedvezőtlen választ adtak. A válaszadások közötti különbségeknek a véletlentől való eltérése törvényszerűségének bizonyítására a χ^2 próbát alkalmaztuk, minimálisan 0,10-os szignifikanciaszinten. (Ez azt jelenti, hogy megállapításunk 100 eset közül 10 esetben lehet téves. Hasonlóan ehhez a 0,05-os szint 100 közül 5 esetben, a 0,02-os 100 közül 2 esetben teszi lehetővé a tévedést, és így tovább.) A probléma másik oldalú megközelítését ugyancsak matematikai módszerrel elemeztük. Ekkor azt vizsgáltuk, van-e lényegi összefüggés (korreláció) a járművezetői csoporthoz tartozás, illetőleg a szóban forgó kérdésre adott válasz kedvező, illetve kedvezőtlen jellege között. Az összefüggés szorosságát az ún. *kontingencia koefficiens* fejezi ki. Tekintettel arra, hogy alkalmazása a χ^2 próbához képest kevésbé terjedt el, ezért részletesebben ismertetjük. Képlete:

$$r = \sqrt{\frac{\chi^2}{n(q-1)}}$$

ahol n a megfigyelések számát, q pedig a két tulajdonság osztályszáma közül a kisebbiket jelenti. Ha bármelyik változó kétosztályos, akkor $q = 2$ és az összefüggés szorosságának mutatója:

$$r = \sqrt{\frac{\chi^2}{n}}$$

A kiszámított mutató szignifikanciája a χ^2 próba (amelyet a továbbiakban χ^2 -vel jelölünk) eredményétől függ. Ha a χ^2 próba szignifikanciát mutat, az egyben azt igazolja, hogy az összefüggés szignifikáns, vagyis r értéke szignifikánsan nagyobb 0-nál.

A χ^2 próba, illetőleg a korrelációs számítás értékelésével e helyütt nem kívánunk bővebben foglalkozni. Arra azonban szükséges ezúttal is utalni, hogy *egyik sem jelent két (vagy több) változó között oksági összefüggést*. Azt továbbra is meg kell vizsgálni, hogy ezen lényegi összefüggéseket vagy különbségeket reális okok előidézhetik-e és ha igen, melyek ezek.

Ahol az elkövetői és a kontrollcsoport között nagy volt az elemszámkülönbség, a teljes populációra kiszámított értéket úgy osztottuk, hogy a csoportok létszáma nagyjából egyforma legyen. Ezzel a megállapítás érvényességének foka ugyancsak fokozható. A hivatásos járművezetői körön belül a kérdésre adott válaszok száma közötti ingadozás pedig arra vezethető vissza, hogy nem mindegyik kérdés került az egész közösségen belül megválaszolásra.

Kutatásunk során a következő kérdéseket alkalmaztuk:

a) Hivatásos járművezetők:

1. Csoporthoz tartozás ismérve

1: kontroll, 2: elkövető

2. Hol közlekedik rendszeresen?
1: város, 2: nem város
3. A vizsgálati személy (továbbiakban v. sz.) minősége a lakásában:
1: főbérlet, tulajdonos, szolgálati lakás; 2: egyéb (albérlet, családtag, munkásszállás).
4. Iskolai tanulmányait hogyan végezte, hogyan tanult?
1: könnyen; 2: átlagosan, nehezen.
5. Van-e a járművezetői szakmán kívül egyéb szakképzettsége?
1: van, a járművezetéshez kapcsolódó; 2: van, a járművezetéstől független, nincs.
6. Hányadik munkahelye a jelenlegi?
1: 1—3; 2: negyedik, vagy annál több.
7. Van-e szakmai kitüntetése?
1: van; 2: nincs.
8. Véleménye szerint mennyivel nem lehet a vezetés megkezdése előtt inni?
1: az időt az elfogyasztott ital mennyiségétől teszi függővé;
2: az időre határozott időtartam-megjelölést ad.
9. Szabad idejében mivel foglalkozik?
1: házi, ház körüli munka; család, gyereknevelés stb.; 2: szórakozás.
10. Bíróság által volt-e büntetve?
1: nem; 2: igen.
11. Volt-e bíróság által közlekedési ügyben büntetve?
1: nem; 2: igen.
12. Mikor szokott a városi forgalomhoz?
1: gyerekkorban; 2: serdülő, illetve felnőttkorban.
13. Mióta dolgozik jelenlegi munkáltatójánál?
1: 10 éve, vagy régebben; 2: 10 évnél kevesebb ideje.
14. Az utóbbi 1 évben volt-e késése vagy igazolatlan távolléte?
1: nem; 2: igen.
15. Az utóbbi egy évben volt-e fegyelmi büntetése?
1: nem; 2: igen.
16. Milyen útvonalon vezet szívesen?
1: állandón, változón; 2: mindegy.
17. Milyen a lakáshelyzete?
1: jó; 2: megfelelő, tűrhető, megoldatlan, rossz.
18. Otthoni pihenése biztosítva van-e?
1: igen; 2: nem.
19. Lakhelye és a gépkocsi telephelye azonos-e?
1: igen; 2: nem.
20. Hol nevelkedett?
1: megfelelő körülmények között; 2: az egyik szülő nevelte.
21. Miért nem tanult tovább?
1: nem taníttatták otthon, objektív okok ezt lehetetlenné tették;
2: nehezen ment a tanulás, nem szeretett tanulni, mielőbb pénzt akart keresni.
22. Mi szeretett volna lenni gyerekkorában?
1: van válasz; 2: nincs válasz.
23. Mi szeretett volna lenni felnőtt korában?
1: van válasz; 2: nincs válasz.
24. Miért lett gépkocsivezető?

- 1: szakmaszeretetből és mert nincs más szakképzettsége;
2: anyagi okokból.
25. Hány éves korában kezdett el vezetni?
1: a 25. életév betöltése után; 2: 25 éves kora előtt.
26. Hol kezdett el rendszeresen vezetni?
1: városban; 2: vidéken.
27. Milyen vezetési gyakorlattal rendelkezik?
1: 5 évnél több; 2: 5 év alatt.
28. Milyen közlekedési szabályokat szegett meg?
1: szabálytalan menetirány és forgalmi sávváltoztatás, valamint az áthaladási elsőbbség szabályainak megszegése;
2: más közlekedési szabályok; 3: gyalogos ellen vétő szabályok.
29. A baleset helyének jellemzői:
1: útkereszteződés; 2: egyéb.
30. A baleset lakott területen kívül vagy belül következett-e be?
1: város; 2: község, illetve 3: lakott területen kívül.
31. A baleset időpontja: I.
1: 4—16 óra között; 2: 16—4 óra között.
32. A baleset időpontja: II.
1: hétköznap; 2: vasárnap.
33. A forgalom jellemzői:
1: csúcsforgalom, erős forgalom; 2: közepes, gyenge forgalom.
34. A sérült:
1: járművezető; 2: gyalogos, utas.
35. A megvalósított szabályszegés:
1: gondatlan; 2: tudatos.
36. A baleset jellege:
1: szögben ütközés, frontális ütközés, utolérés; 2: egyéb.
37. A balesetokozó által végzett forgalmi manőver:
1: kanyarodás, tolatás, előzés, kerülés, sávváltoztatás, áthaladási elsőbbség megszegése, egyéb; 2: egyenes haladás.
38. Az úttest világítása: I.
1: természetes; 2: mesterséges, világítás nélkül.
39. Az úttest világítása: II.
1: kellő; 2: nem kellő.
40. Az elkövető büntetése hatálya alatt áll-e?
1: nem; 2: igen.
41. A sértett megelőzhette volna-e a balesetet?
1: nem; 2: igen.
42. Harmadik személy megelőzhette volna-e a balesetet?
1: nem; 2: igen.
43. A baleset előtt mikor volt szabadnapon, illetve szabadságon?
1: egy héten belül; 2: egy hétnél régebben.
44. A baleset a szolgálat hányadik órájában következett be?
1: nem az első órában; 2: az első órában.
45. A baleset előtt mennyivel étkezett?
1: 10 órán belül; 2: 10 óránál régebben.
46. Az elkövető ittas volt-e?
1: nem; 2: igen.

b) Magángépjármű-vezetők:

1. Csoporthoz tartozás ismerve: (vö.: hivatásos 1.)
2. Hol közlekedik rendszeresen: (vö.: hivatásos 2.)
3. A v. sz. minősége a lakásában: (vö.: hivatásos 3.)
4. Kikkel lakik közös háztartásban?
1: házastársával; 2: egyedül lakik, élettársával, szüleivel, illetve házastársával és szüleivel lakik.
5. Milyennek tartja lakáshelyzetét? (vö.: hivatásos 17.)
6. Hol nőtt fel?
1: városban; 2: nem városban.
7. Iskolai tanulmányait hogyan végezte? (vö.: hivatásos 4.)
8. Legmagasabb iskolai végzettsége:
1: általános, 8 osztálynál több;
2: általános, 8 osztály vagy annál kevesebb.
9. Elkezdett-e olyan iskolát, amit később nem fejezett be?
1: nem; 2: igen.
10. Miért nem tanult tovább? (vö.: hivatásos 21.)
11. Mi a foglalkozása?
1: értelmiségi, más egyéb, de nem munkás; 2: munkás.
12. Milyen szakképzettsége van?
1: munkavégzéséhez kapcsolódó; 2: attól idegen.
13. Anyagi helyzetét milyennek tartja?
1: jónak; 2: tűrhetőnek, illetve rossznak.
14. Hányadik munkahelye a jelenlegi? (vö.: hivatásos 6.)
15. Mióta vezet gépjárművet?
1: 15 évnél kevesebb ideje; 2: 15 éve vagy régebben.
16. Mióta vezet személygépkocsit?
1: 5—14 éve; 2: ennél rövidebb, vagy hosszabb ideje.
17. Hány éve szerzett vezetői engedélyt?
1: 10 éve, vagy régebben; 2: 10 évnél kevesebb ideje.
18. Hány éves korában kezdett el vezetni? (vö.: hivatásos 25.)
19. Mire használja járművét?
1: munkába járáson kívüli célra; 2: munkába járáshoz.
20. Hol vezet rendszeresen?
1: városban; 2: vidéken.
21. Szokott-e járművet vezetni télen?
1: nem rendszeresen; 2: rendszeresen, mindennap.
22. Mikor szokott közlekedni tavasztól ősziig?
1: nem rendszeresen; 2: rendszeresen, mindennap.
23. Van-e biztonsági öve?
1: van, illetve azért nincs, mert nem lehet megfelelőt kapni, avagy a gépkocsiba nem lehet beszerelni; 2: egyéb okból nincs.
24. Vásárolt-e valamilyen felszerelést járművéhez?
1: igen; 2: nem.
25. Mi a szerepe szerepe a balesetekben?
1: nincs szerepe; 2: fontos szerepet játszik.
26. Vélemény az autóbuszvezetők magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
27. Vélemény a villamosvezetők magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)

28. Vélemény a tehergépkocsi-vezetők magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
29. Vélemény a személygépkocsi-vezetők magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
30. Vélemény a motorkerékpárosok magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
31. Vélemény a kerékpárosok magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
32. Vélemény a lovaskocsi-hajtók magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
33. Vélemény a gyalogosok magatartásáról. (5-ös osztályzat szerint.)
34. Milyen KRESZ-szabályokat szeg meg gyakran?
1: van válasz; 2: nincs válasz.
35. Milyen KRESZ-szabályokat nem szegett meg soha? (vö.: 34.)
36. Milyen KRESZ-szabályokat igyekszik mindig betartani, de azért néha mégis megszeg? (vö.: 34.)
37. Elképzelte-e már, hogy balesetbe keveredhet?
1: igen; 2: nem.
38. Elképzelte-e már, hogy baleset okozójává válhat?
1: igen; 2: nem.
39. Elképzelte-e már, hogy olyan baleset okozójává válhat, amelyért szabadságvesztésre is ítélik?
1: igen; 2: nem.
40. Melyek a balesetek leggyakoribb okai?
1: a közlekedő emberi magatartások következményei;
2: a közlekedő emberi tényezőktől független hatóerők.
41. A vezetés előtt véleménye szerint mennyivel tilos inni? (vö.: hivatásos 8.)
42. Megadta-e nevét a kérdőív végén?
1: igen; 2: nem.
43. Az elkövető állapota: (vö.: hivatásos 46.)
44. A baleset helye:
1: város; 2: nem város.
45. A baleset helyének jellemzői: I.
1: főút; 2: egyéb hely.
46. A baleset helyének jellemzői: II.
1: nem mellékút; 2: mellékút.
47. A baleset helyének jellemzői: III.
1: útkereszteződés; 2: nem útkereszteződés.
48. Bíróság által volt-e büntetve? (vö.: hivatásos 10.)
49. Közlekedési ügyben volt-e bíróság által büntetve? (vö.: hivatásos 11.)
50. Közlekedési szabálysértések:
1: áthaladási elsőbbség megsértése; 2: más.
51. A baleset a vezetés hányadik órájában történt? (vö.: hivatásos 44.)
52. A balesetig hány km-t tett meg?
1: 5 km-nél többet; 2: 5 km-nél kevesebbet.
53. A baleset előtt mikor evett utoljára? (vö.: hivatásos 45.)
54. Voltak-e a balesetnek objektív okai?
1: igen; 2: nem.
55. A baleset szubjektív okai?
1: többféle; 2: egyféle.
56. Tett-e az elkövető kísérletet a baleset megelőzésére?
1: igen; 2: nem.

57. A sértett megelőzhette-e a balesetet? I.

1: igen; 2: nem.

58. Tett-e a sértett kísérletet a baleset megelőzésére? II.

1: KRESZ-szabályt szegve hatott közre;

2: egyébként hatott közre, illetve vétlen.

59. Megadta-e a v. sz. személyi adatait?

1: igen; 2: nem.

A következőkben a megadott kérdések kapcsán nyert eredményeket kíséreljük meg rendszerbe foglalni, s választ adni a bevezetőben felvetett kérdésekre.

III. KUTATÁSI EREDMÉNYEK

A számítógép igénybevételel nyert sok száz adat értékelését a következő tematika szerint végezzük:

— A felnőtté válás folyamatával kapcsolatos egyes kérdések.

— Az egyén társadalomban betöltött szerepe.

— Az életmód szerepe.

— Az egyén jelenlegi szociálpszichológia státusza.

— A járművezetéssel kapcsolatos egyes kérdések.

— A balesetek egyes jellemzői, kapcsolatban a szociálpszichológiai ismérvekkel.

1. A felnőtté válás folyamata

A baleseti okkutatással foglalkozó számos külföldi tanulmány — ugyancsak alapkutatási eredményekre hivatkozva — utal arra, hogy a gyermekkor egyes összetevői, így elsősorban annak kiegyensúlyozottsága, illetőleg ennek hiánya az adott egyén későbbi életvezetését is meghatározza.⁹ (Ez az összefüggés a hagyományos értelemben vett bűnelkövetővé válás folyamatában már rég ismert jelenség.) Az egyik, vagy mindkét szülő elvesztése, a gyermekkorai családi környezet kiegyensúlyozatlansága is segíti az egyénnél a deviáns viselkedési formák kialakulását. Ezzel összefüggésben elemeztük azt a kérdést, hogy az *egyénnél nevelkedett*. (Hivatásosok kérdőíve — a továbbiakban: H — 20. és a magángépjármű-vezetők kérdőíve — a továbbiakban: M — 6: kérdés.) Erről ad felvilágosítást az 1. táblázat.

1. táblázat:

H	1	2	Ö
1	43	3	46
2	22	6	28
Ö	65	9	74

$$\chi^2 = 3,6204$$

$$f = 1$$

$$p < 0,10$$

M	1	2	Ö
1	33	20	53
2	24	24	48
Ö	57	44	101

$$\chi^2 = 1,4705$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

⁹ Általánosságban vö.: *Ferge Zsuzsa*: Társadalmunk rétegződése. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1969. 142. old., a közlekedés témakörén belül *Hronek, J.—Havel, V.*: A balesetmentes és balesetező gépkocsivezetők anamnéziseinek adataiban mutatkozó különbségek. Ceskoslovenska Kriminalistika, 1971/4. 291—297. OKKRI fordítás.

Amint látható, esetünkben csak a hivatásosoknál mutatható ki szignifikáns különbség a két csoport között. A kapcsolat itt is igen gyenge.

A külföldi szakirodalomban erősen vitatott tény, hogy a közlekedésbiztos viselkedésben az intelligencia milyen szerephez jut.¹⁰ Ennek egyik közvetett mutatója az, hogy az *egyén iskolai tanulmányait hogyan végezte*, könnyen, vagy nehezen tanult-e. Erről szól a 2. táblázat. (H — 4.; M — 7.)

2. táblázat:

H	1	2	Ö
1	37	48	85
2	21	46	67
Ö	58	94	152

$$\begin{aligned} X^2 &= 2,3578 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

M	1	2	Ö
1	15	37	52
2	9	39	48
Ö	24	76	100

$$\begin{aligned} X^2 &= 1,4765 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

A számok azt mutatják, hogy a vizsgált kérdés kapcsán az egyes csoportok között különbség nem mutatható ki.

Már előző felméréseink során kitént, hogy a hivatásos járművezetők többsége csak alacsony iskolai végzettséggel rendelkezik. Így ezen a körön belül nem lett volna célszerű felmérést végezni. Nem így a magánjármű-vezetőkénél. Az *iskolai végzettség* szintje sok tényező által színezett. (Ezek némelyikére még visszatérünk.) Az azonban biztos, hogy a kitartással párosuló értelmesség egyik fokmérője. Ennek tudatában tekintsük át a következő táblázatot. (M — 8.)

3. táblázat:

M	1	2	Ö
1	50	3	53
2	35	13	48
Ö	85	16	101

$$\begin{aligned} X^2 &= 8,6707 \\ f &= 1 \\ p &= 0,01 \end{aligned}$$

A kapott adatok ezúttal feltételezéseinket megerősítették. A balesetező és a balesetmentesen vezető csoportok között lényegi az eltérés.

Az adatok értékelése során az is kitént, hogy ha az iskolai végzettséget kapcsolatba hozzuk az iskolai tanulmányi előmenetelről adott értékeléssel, az elkövetői csoporton belül lényegi összefüggés mutatható ki. Erről ad tájékoztatást a következő táblázat. (M — 8. és 7.)

¹⁰ Vö.: Häkkinen, S.: Traffic accidents and driver characteristics. A statistical and psychological study. Finland's Institute of Technology, Scientific Researches No. 13. Helsinki, 1958. 52., 54—56. és 151. old.

4. táblázat:

8 ⁷	1	2	Ö
1	9	26	35
2	0	13	13
Ö	9	39	48

$$r = 0,2927$$

$$X^2 = 4,1142$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az adatok alapján megállapítható, hogy az elkövetők közül csak azok nem tanultak az általános iskola 8. osztályának elvégzése után, akik átlagos, vagy annál gyengébb tanulónak vallották magukat. A kontrollcsoportnál a kérdések vizsgálata esetén lényegi eltérés nem mutatható ki.

Ugyancsak ez utóbbi — tehát a nem hivatásos járművezetői körön belül — tűnik életszerűnek azon kérdés tisztázása is, hogy az egyén elkezdett-e olyan iskolát, amelyet valamilyen oknál fogva nem fejezett be. (M — 9.) Megállapítást nyert, hogy a kérdés nem jellemző csoportismérv.

Kutatásunk során indokoltnak láttuk tájékozódni afelől, hogy a nagyszámú alacsonyan képzett, sőt képzetlen egyén *miért nem képezte magát tovább*. Erről ad áttekintést a következő, 5. táblázat. (H — 21.; M — 10.)

5. táblázat:

H	1	2	Ö
1	42	22	64
2	8	20	28
Ö	50	42	92

$$X^2 = 3,9506$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

M	1	2	Ö
1	33	20	53
2	16	32	48
Ö	49	52	101

$$X^2 = 8,2903$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok alapján jól látható, hogy mindkét járművezetői táborban lényegi az eltérés az elkövetői és a kontrollcsoport között.

Kutattuk azt is, hogy a tovább nem tanulás indoka — az eddig tárgyalt — szociológiai mutatók közül melyekkel hozható kapcsolatba. Erről ad felvilágosítást a következő két táblázat:

a) A tovább nem tanulás indoka és a felnövés helye összefüggései: (M — 10. és 6.)

6. táblázat:

Elkövető

10 ⁶	1	2	Ö
1	9	7	16
2	15	17	32
Ö	24	24	48

$$p = 0,50$$

Kontroll

10 ⁶	1	2	Ö
1	88	44	132
2	44	37	81
Ö	132	81	213

$$r = 0,1234$$

$$X^2 = 3,2464$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A kontrollcsoportnál tapasztalható gyenge kapcsolat arra utal, hogy elsősorban a városban felnövő kontrollcsoport-tagoknak nem volt lehetőségük különféle okok miatt az iskolai tanulmányok folytatására.

b) A tovább nem tanulás indoka és az iskolai tanulás eredményességéről alkotott vélemény összefüggései. (M — 10. és 7.)

7. táblázat:

Elkövető

10 ⁷	1	2	Ö
1	5	11	16
2	4	28	32
Ö	9	39	48

$$r = 0,2264$$

$$X^2 = 2,4615$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

10 ⁷	1	2	Ö
1	50	82	132
2	12	69	81
Ö	62	151	213

$$r = 0,2464$$

$$X^2 = 12,9401$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Mindkét csoportnál megállapítható, hogy a tovább nem tanulás indokaként szubjektív okokat felhozó egyének nagyobb arányban vallották magukat közepes vagy gyenge tanulónak. A kontrollcsoport esetében a kapcsolat erős szignifikanciát jelez.

2. Az egyén társadalomban betöltött szerepe

Az egyén aktuális viselkedését ugyancsak számos, leginkább többszörös áttételen keresztül érvényesülő, társadalmi-környezeti jellegű hatótényező determinálja. Ezek között egy elsőként említhetjük a foglalkozást.

A gépjárművezetővé válás körülményeit ezúttal nem érintjük, később térünk ki. Ezúttal azt vizsgáljuk, van-e összefüggés a *foglalkozás színvonala és a*

közlekedésbeli magatartás között.¹¹ (M — 11.) Erre ad választ a 8. táblázat és annak eredményei.

8. táblázat:

M	1	2	Ö
1	41	12	53
2	23	25	48
Ö	64	37	101

$$\chi^2 = 9,5047$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Bár sajnos arra vonatkozóan nem áll adat rendelkezésünkre, hogy a jár-műtulajdonosok milyen részarányban vannak munkások között, az azonban tény, hogy a kontrollcsoportban kisebb, az elkövetői csoportban pedig nagyobb részarányal szerepelnek; az eltérés lényegi.

A következőkben ismét összehasonlítjuk a foglalkozás színvonalát az eddig tárgyalt szociológiai mutatókkal. Kapcsolat a következőknél mutatható ki.

a) A foglalkozás színvonala és a felnövekvés helye. (M — 11. és 6.)

9. táblázat:

Elkövető

11 ⁶	1	2	Ö
1	12	11	23
2	12	13	25
Ö	24	24	48

$$p = 0,70$$

Kontroll

11 ⁶	1	2	Ö
1	111	54	165
2	21	27	48
Ö	132	81	213

$$r = 0,2024$$

$$\chi^2 = 8,7301$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Látható, hogy az elkövetői csoport a függetlenség felé hajlik. Ugyanakkor a kontrollcsoport adatai alapján megállapítható, hogy a magasabb státuszt jelentő foglalkozásúak elsősorban a városban nőttek fel.

b) A foglalkozás színvonala és az iskolai tanulmányokról alkotott vélemény. (M — 11. és 7.)

¹¹ Általánosságban megdöntöttnek látszik az az elmélet, amely szerint a baleseteket elsősorban a magasán képzettek okozzák. L. részletesebben: Kaiser i. m. 307—311. old.

10. táblázat:

Elkövető

11 7	1	2	Ö
1	7	16	23
2	2	23	25
Ö	9	39	48

$$r = 0,2871$$

$$X^2 = 3,9577$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Kontroll

11 7	1	2	Ö
1	54	111	165
2	8	40	48
Ö	62	151	213

$$r = 0,1477$$

$$X^2 = 4,6479$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

A következtetés mindkét csoportnál egyirányú. A szignifikáns eltérés abból adódik, hogy az alacsony foglalkozási színvonalon állóknak lényegesen nagyobb része vallotta magát közepes vagy gyenge tanulónak.

c) A foglalkozás színvonala és az iskolai végzettség összefüggései (M — 11. és 8.)

11. táblázat:

Elkövető

11 8	1	2	Ö
1	22	1	23
2	13	12	25
Ö	35	13	48

$$r = 0,4907$$

$$X^2 = 11,5587$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Kontroll

11 8	1	2	Ö
1	161	3	164
2	39	9	48
Ö	200	12	212

$$r = 0,3064$$

$$X^2 = 19,9089$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Amint az előre várható volt, mindkét csoportban a magasabb státuszú foglalkozásúak a magasabb iskolai végzettségűek közül kerülnek ki.

d) A foglalkozás színvonala és a tovább nem tanulás indoka közötti összefüggések. (M — 11. és 10.)

12. táblázat:

Elkövető			
11 11	1	2	Ö
1	10	13	23
2	6	19	25
Ö	16	32	48

$$r = 0,2064$$

$$X^2 = 2,0452$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

11 10	1	2	Ö
1	110	55	165
2	22	26	48
Ö	132	81	213

$$r = 0,1793$$

$$X^2 = 6,8479$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Bár mindkét csoportban a két kérdéskomplexum indokainak megoszlása azonos irányt látszik követni (az eltérés az elkövetői csoportban is megközelíti a szignifikanciaszintet), azonban a válaszadások között mégis lényegi az eltérés. Amíg az elkövetői csoportban a számok az alacsony foglalkozási színvonal és a tovább nem tanulás szubjektív indokainak találkozásánál tömörülnek, addig ez a jelenség a kontrollcsoportnál épp fordított. A magas státuszú foglalkozást űzők tovább nem tanulás indokaként elsősorban objektív körülményeket jelöltek meg. A kérdésnek különös jelentőséget azonban nem tulajdoníthatunk, mert a kontrollcsoport-tagok jelentős része felsőfokú végzettséggel rendelkezik. Ebből következően a tovább nem képzés indoka ezen tényből önként adódik és csak az objektív kategóriába sorolható.

A kiegyensúlyozott munkavégzés egyik feltétele, hogy az *egyén azt csinálja, amihez ért és amihez kedve van*. Ez a tény különösen jelentős a hivatásos járművezetőknél, akik esetében a felületes munka eredménye olyan selejt lehet, ami utólag nem javítható. Erről nyújt képet a következő kimutatás. (H — 5.; M — 12.)

13. táblázat:

H	1	2	Ö
1	26	59	85
2	13	54	67
Ö	39	113	152

$$X^2 = 2,4574$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

M	1	2	Ö
1	46	7	53
2	27	21	48
Ö	73	28	101

$$X^2 = 11,3961$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az adatok azt mutatják, hogy szignifikáns különbség a magánjármű-vezetői körön belül van.

A következőkben áttekintjük, hogy a szakképzettség milyen más, eddig tárgyalt ismérvvvel hozható összefüggésbe.

a) Szakképzettség és a felnövekvés helye. (M — 12. és 6.)

14. táblázat:

Elkövető

12 ⁶	1	2	Ö
1	13	14	27
2	11	10	21
Ö	24	24	48

 $p=0,70$

Kontroll

12 ⁶	1	2	Ö
1	114	70	184
2	18	11	29
Ö	132	81	213

 $p=0,95$

Látható, hogy a két tényező között kapcsolat nem mutatható ki, sőt a kontrollcsoportnál erős függetlenség állapítható meg.

b) Szakképzettség és a legmagasabb iskolai végzettség összefüggései. (M — 12. és 8.)

15. táblázat:

Elkövető

12 ⁸	1	2	Ö
1	24	3	27
2	11	10	21
Ö	35	13	48

 $r = 0,4075$ $X^2 = 7,9723$ $f = 1$ $p = 0,01$

Kontroll

12 ⁸	1	2	Ö
1	176	7	183
2	24	5	29
Ö	200	12	212

 $r = 0,1995$ $X^2 = 8,4379$ $f = 1$ $p = 0,01$

Az adatok alapján megállapítható, hogy — amint az többé-kevésbé természetes is — a foglalkozásához kapcsolódó szakképzettséggel elsősorban a magasabban képzett egyének rendelkeznek.

c) Szakképzettség és a foglalkozás kapcsolata. (M — 12. és 11.)

16. táblázat:

Elkövető

12 ¹¹	1	2	Ö
1	16	11	27
2	7	14	21
Ö	23	25	48

 $r = 0,2574$ $X^2 = 3,1814$ $f = 1$ $p = 0,10$

Kontroll

12 ¹¹	1	2	Ö
1	146	38	184
2	19	10	29
Ö	165	48	213

 $r = 0,1135$ $X^2 = 2,7450$ $f = 1$ $p = 0,10$

Bár a viszonylag gyenge kapcsolat mindkét csoportnál kimutatható, azonban a számok alaposabb tanulmányozása alapján megállapítható, hogy ez nem jelent a két csoport közötti azonos jellegű összefüggést. Az elkövetői csoportnál a hangsúly azon van, hogy a foglalkozástól eltérő szakképzettség elsősorban a munkás-kategórián belül figyelhető meg. A kontrollcsoportnál a domináns a két kedvező mutató találkozása. De még a foglalkozástól eltérő szakképzettséggel rendelkezőknél is a munkások aránya kisebb.

Az előzőekkel szoros összefüggésben tanulmányozhatjuk azt is, hogy az egyes csoportok között van-e lényegi különbség a *munkahelyek számát*¹² illetően. Erről ad felvilágosítást a 17. táblázat. (H — 6.; M — 14.)

17. táblázat:

H	1	2	Ö
1	63	22	85
2	33	34	67
Ö	96	56	152

$$\begin{aligned} X^2 &= 9,9544 \\ f &= 1 \\ p &= 0,01 \end{aligned}$$

M	1	2	Ö
1	38	14	52
2	23	25	48
Ö	61	39	100

$$\begin{aligned} X^2 &= 6,2942 \\ f &= 1 \\ p &= 0,02 \end{aligned}$$

Az adatok szerint mindkét járművezetői csoport esetén lényegi az eltérés a balesetmentesen vezetők és a balesetet okozók között.

A munkahelyek száma az eddig tárgyalt mutatók közül az iskolai tanulmányi előmenetelről mondottakkal összevetve adott szignifikáns eredményt a következő táblázatok szerint: (M — 14. és 7.)

18. táblázat:

Elkövető

14 7	1	2	Ö
1	2	21	23
2	7	18	25
Ö	9	39	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2470 \\ X^2 &= 2,9303 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

Kontroll

14 7	1	2	Ö
1	51	103	154
2	11	48	59
Ö	62	151	213

$$\begin{aligned} r &= 0,1425 \\ X^2 &= 4,3300 \\ f &= 1 \\ p &= 0,05 \end{aligned}$$

¹² Vö.: Clarke, B.: Drivers who have accidents. Unpublished research paper. London, 1949.

Az elkövetői csoporton belül található összefüggés szerint a közepesen vagy gyengén tanulók inkább ragaszkodnak munkahelyükhöz. A kontrollcsoport azonban a várt összefüggést mutatja: a sok munkahellyel rendelkezők inkább az átlagos, vagy annál gyengébb tanulók köréből kerülnek ki. A megállapítás természetesen fordítva is érvényes: a munkahelyükhöz inkább az iskolában is jó előmenetelt tanúsítók ragaszkodnak. Az elkövetői és a kontrollcsoport közötti eltérő jellegű összefüggésre magyarázatot adni egyelőre nem tudunk.

Az előző kérdéssel számos más téma is kapcsolódik. Ezek közé sorolhatjuk azt, hogy az egyén jelen (a kutatás, illetőleg a baleset bekövetkezési) *munkáltatónál mióta dolgozik*. (H — 13.) Az összefüggéseket a 19. táblázat szemlélteti.

19. táblázat:

H	1	2	Ö
1	35	4	39
2	12	27	39
Ö	47	31	78

$$\begin{aligned} X^2 &= 28,3198 \\ f &= 1 \\ p &= 0,001 \end{aligned}$$

A számadatok azt bizonyítják, hogy homogén korcsoporton belül is rendkívül lényegi az eltérés az elkövetői és a kontrollcsoport között a vizsgált téma vonatkozásában.

3. Az életmód szerepe

Úgy véljük, nehezen lenne kétségbevonható azon feltételezésünk, hogy ha a munkahelyi szerep hatással van a közlekedési magatartásra, méginkább igaz ez a magánélet számos szempontjára.

Az *anyagi helyzet* az egyén kiegyensúlyozottságának egyik összetevője. A megfelelő anyagi körülmények csökkentik a hajszás, mindenáron pénzszerzésre irányuló időfelhasználást, kiegyensúlyozottabbá teszik az egyént. Nem elég azonban a relative megfelelő anyagi biztonság, ugyanúgy fontos az, hogy az egyén ezt tudatosítsa is. Ezért célszerű annak vizsgálata, milyen az egyén véleménye saját anyagi helyzetéről. Ezt mutatja a 20. táblázat. (M — 13.)

20. táblázat:

M	1	2	Ö
1	24	29	53
2	14	34	48
Ö	38	63	101

$$\begin{aligned} X^2 &= 2,8790 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

Amint azt a számok is bizonyítják, az elégedettség a kontrollcsoportnál sem jellemző a többségre, azonban az elkövető csoporton belül szignifikánsan kedvezőtlenebb a helyzet.

A két járművezetői csoportnak az anyagi helyzetéről alkotott véleménye az előzőekben tárgyalt ismérvek közül a következőkkel hozható összefüggésbe:

a) Anyagi helyzetről alkotott vélemény és az iskolai tanulmányok végzésének sikerességéről alkotott vélemény. (M — 13. és 7.)

21. táblázat:

	Elkövető		
13 7	1	2	Ö
1	4	10	14
2	5	29	34
Ö	9	39	48

$$p=0,20$$

	Kontroll		
13 7	1	2	Ö
1	41	56	97
2	21	95	116
Ö	62	151	213

$$r = 0,2649$$

$$X^2 = 14,9485$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az adatok tanúsága szerint amíg az elkövetői csoporton belül a két szempont egybevetése alapján semmiféle következtetésre nem juthatunk, addig a kontrollcsoport esetében megállapítható, hogy az anyagi helyzetükről többségben ugyanazok nyilatkoznak kedvezőtlenül, akik tanulmányaikról is így tettek. Figyelmet érdemel ugyanakkor az is, hogy — a következőként tárgyalt szempontot nem számítva — egyetlen eddigi mutatóval sem sikerült kapcsolatot kimutatni.

b) Az anyagi helyzetről alkotott vélemény és a munkahelyek száma összefüggései. (M — 13. és 14.)

22. táblázat:

	Elkövető		
13 14	1	2	Ö
1	7	7	14
2	16	18	34
Ö	23	25	48

$$p=0,80$$

	Kontroll		
13 14	1	2	Ö
1	79	18	97
2	75	41	116
Ö	154	59	213

$$r = 0,1868$$

$$X^2 = 7,4343$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az elkövetői csoporton belül összefüggés nem állapítható meg. A kontrollcsoporton belül azonban az anyagi helyzetről kedvezőtlenül nyilatkozók között sokkal nagyobb arányban találni a munkahelyüket gyakran változtatókat, mint a másik táborban.

A *pihenés, a kikapcsolódás* az egyén helytállásának egyik fontos feltétele. Azok a személyek, akiknek otthoni nyugalma nincsen biztosítva, részint munkájuk során is gyengébb teljesítményt nyújtanak, részint az otthoni problémák a családi körön belül is foglalkoztatják, ami a közlekedés jellegzetességeire tekintettel az adott szituációbeli helyes döntést kedvezőtlenül motiválhatják. Ezért ezt a témakört különösen részletesen elemeztük.

Elsőként az egyénnek a *lakásban betöltött minőségét* elemezzük. (H — 3.; M — 3.)

23. táblázat:

H	1	2	Ö
1	74	11	85
2	43	24	67
Ö	117	35	152

$$X^2 = 11,0658$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

M	1	2	Ö
1	41	12	53
2	27	21	48
Ö	68	33	101

$$X^2 = 5,1715$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Megállapítható, hogy az elkövető és a kontrollcsoport között az eltérés szignifikáns.

A lakásban betöltött minőség a következő csoportismérvekkel hozható összefüggésbe.

a) A lakásban betöltött minőség és a foglalkozás kapcsolatának elemzésekor (M — 3. és 11.) kitűnik, hogy az elkövetői csoporton belül összefüggés nem állapítható meg, a kontrollcsoporton belül pedig megfigyelhető, hogy a két tényező egymástól csaknem független. ($p = 0,90$.)

b) A lakásban betöltött minőség és a szakképzettség kapcsolata. (M — 3. és 12.)

24. táblázat:

Elkövető

3 12	1	2	Ö
1	11	16	27
2	16	5	21
Ö	27	21	48

$$r = 0,3544$$

$$X^2 = 6,0320$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

Kontroll

3 12	1	2	Ö
1	142	42	184
2	23	6	29
Ö	165	48	213

$$p = 0,70$$

A kontrollcsoport esetén kapcsolat nem állapítható meg. Az elkövető csoporton belüli eloszlások arra utalnak, hogy ez a reláció a balesetek okkutatásánál nehezen vehető számításba, hiszen a kedvezőtlen lakáskörülmények között élők körében a munkájukhoz kapcsolódó szakképzettséggel rendelkezők, tehát a munkavégzési szempontból kiegyensúlyozottnak tekinthető személyek vannak a nagyobb arányban.

Az előző kérdéskörhöz hasonlóan arra is választ vártunk, van-e eltérés a két csoport között a vonatkozásban, hogy *családjával, vagy másokkal is közös háztartásban lakik-e*.⁴³ (M — 4.) A számadatok a következő táblázatból olvashatók.

25. táblázat:

M	1	2	Ö
1	40	13	53
2	26	22	48
Ö	66	35	101

$$X^2 = 4,8825$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

A következtetés érdemben megegyezik az előzőeknél mondottakkal.

Az előzőekben tárgyalt szociológiai mutató a korábbiak közül csak az anyagi helyzetről alkotott véleménnyel mutatott korrelációt a következők szerint. (M — 4. és 13.)

26. táblázat:

Elkövető

4 13	1	2	Ö
1	11	15	26
2	3	19	22
Ö	14	34	48

$$r = 0,3142$$

$$X^2 = 4,7416$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Kontroll

4 13	1	2	Ö
1	82	78	160
2	15	38	53
Ö	97	116	213

$$r = 0,1992$$

$$X^2 = 8,4538$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A kapott adatok szerint az ily módon megfogalmazott otthoni nyugalom — amint az várható volt — elsősorban azoknál biztosított, akik anyagi helyzetükről is kedvezően nyilatkoznak. Ha az oksági meghatározottságot követjük, akkor azonban úgy véljük, nem lehet kétséges, hogy döntő módon az utóbb említett befolyásolja az előzőt. (Az anyagi helyzet a lakáskörülményeket.)

⁴³ A családi körülmények és a balesetokozás kapcsolatairól l. bővebben *Heath*, E. D.: Relationship between driving records, Selected personality characteristics and biographical data of traffic offenders and non-offenders. New York, Center for Safety Education, 1955.

Ezt követően elemeztük azt, hogy *milyennek tartja az egyén lakáshelyzetét*. A következtetéseket a 27. táblázat áttekintése után vonjuk le. (H — 17.; M — 5.)

27. táblázat:

H	1	2	Ö
1	22	24	46
2	13	15	28
Ö	35	39	74

$$X^2=0,0136$$

$$f = 1$$

$$p = 0,90$$

M	1	2	Ö
1	5	47	52
2	7	41	48
Ö	12	88	100

$$X^2=0,3286$$

$$f = 1$$

$$p = 0,50$$

A táblázatok számadatainak áttanulmányozása után három törvényszerűség levonása látszik kézenfekvőnek. Egyrészt az elkövetői és a kontrollcsoport között lényegi eltérés nem mutatható ki (sőt a hivatásosoknál kifejezetten a csoporttól való függetlenség állapítható meg). Másrészt mindkét járművezetői kategóriában a résztvevők többsége elégedetlen lakáshelyzetével. Harmadszor az is kitűnik, hogy a magángépkocsit vezetők kategóriájába tartozóknak a hivatásosoknál lényegesen magasabb az igény szintje. Alig hihető, hogy a magánjármű-vezetőknek annnyivel rosszabb lenne a tényleges lakáshelyzete a hivatásosokénál.

A lakáshelyzetről alkotott vélemény több — eddig tárgyalt — mutatóval hozható összefüggésbe. A következőkben ezeket részletezzük.

a) Lakáshelyzetről alkotott vélemény és a foglalkozási színvonal (M — 5. és 11.) összehasonlítása alkalmával azt állapíthatjuk meg, hogy az elkövetői csoporton belül a két tényező között semmiféle kapcsolat nem mutatható ki, a kontrollcsoporton belül pedig a két mutató erős függetlenséget jelez. ($p = 0,90$.)

b) A lakáshelyzetről alkotott vélemény — az elkövetői csoporton belül — ugyancsak független az anyagi helyzetről alkotott véleménytől. (M — 5. és 13.) A kontrollcsoport adatainak összehasonlításakor kapcsolat nem volt kimutatható.

c) A lakáshelyzetről alkotott véleményt a lakásban betöltött minőséggel (M — 5. és 3.) összehasonlítva a következő eredményeket kaptuk.

28. táblázat:

Elkövető			
5 ³	1	2	Ö
1	2	5	7
2	25	16	41
Ö	27	21	48

$$r = 0,2305$$

$$X^2=2,5511$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

Kontroll			
5 ³	1	2	Ö
1	12	11	23
2	153	37	190
Ö	165	48	213

$$r = 0,2106$$

$$X^2=9,4474$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok alapján levonható megállapítás — különösen a kontrollcsoport esetében — meglehetősen váratlan. Lakáshelyzetükről elsősorban azok nyilatkoznak kedvezőtlenül, akik pedig az objektív megítélés szerint az előnyösebb helyzetben vannak. (Az elkövetői csoporton belül pedig — viszonylag — azok nyilatkoztak a legkedvezőbben, akiknek legkevésbé lenne erre alapjuk.) Véleményünk szerint az itt nyert adatok megerősítik a kontrollcsoport magasabb igény szintjéről máshelyütt mondott véleményünket.

A hivatásos járművezetők munkavégzésénél gyakran merül fel problémaként, hogy a munkavégzések közötti időszakban nem tudják kellően kipihenni magukat. Ennek háttereként vizsgáltuk, hogy a *gépkocsivezető lakhelye és a munkahelye* (a jármű telephelye) azonos-e. Azt állapítottuk meg, hogy mindkét csoportnál igen nagy a munkahelyre utazni kényszerülőknek — az ún. ingázóknak — a száma. A csoportok között azonban lényegi eltérés nem volt kimutatható.

Ezen túlmenően is értékeltük, hogy a hivatásos járművezetők körén belül az otthoni pihenése biztosítva van-e, illetőleg szabad idejében mivel foglalkozik. A 29/1 és a 29/2 táblázat a kapott eredményeket szemlélteti. (H — 18.; M — 9.)

29/1 táblázat:

H	1	2	Ö
1	43	3	46
2	24	4	28
Ö	67	7	74

$$X^2 = 1,2250$$

$$f = 1$$

$$p = 0,20$$

29/2 táblázat:

M	1	2	Ö
1	37	9	46
2	23	5	28
Ö	60	14	74

$$X^2 = 0,0331$$

$$f = 1$$

$$p = 0,80$$

Az adatok azt bizonyítják, hogy egy korcsoporton belül a szóban forgó kérdések vonatkozásában eltérés nem mutatható ki. Mindkét esetben a v. sz.-ek többsége objektíve kedvező választ adott.

4. Az egyén jelenlegi szociálpszichológiai státusza

Következő kérdéskörünk a szűkebb értelemben vett *munkahelyi helytállás* problematikája. Álláspontunk ezúttal is az, hogy a közlekedési magatartásban elkövetett hibák nem a véletlen következményei, annak háttérköörülményei, előzményei már jóval előbb kimutathatók. Ezt szem előtt tartva elemeztük azt, hogy az egyén hogyan válik be munkahelyén. Ennek három közvetett mutatóját emeltük ki. Erről ad áttekintést a 30—32. táblázat.

30. táblázat:

Van-e a v. sz.-nek késése, igazolatlan távolléte? (H — 14.)

H	1	2	Ö
1	39	0	39
2	34	5	39
Ö	73	5	78

$$X^2 = 5,3404$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

31. táblázat:

Van-e a v. sz.-nek fegyelmi? (H — 15.)

H	1	2	Ö
1	38	1	39
2	29	10	39
Ö	67	11	78

$$X^2 = 8,5725$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

32. táblázat:

Van-e a v. sz.-nek szakmai kitüntetése? (H — 7.)

H	1	2	Ö
1	15	85	100
2	39	67	106
Ö	54	152	206

$$X^2 = 26,9124$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az adatok feltételezésünket jól támasztják alá. Különösen éles a csoportok között az eltérés a fegyelmi, illetőleg a kitüntetések esetében.

Ismételten utalni kívánunk arra, hogy a közlekedési szituáció az életszituáció része, a két terület tehát kölcsönösen hatással van egymásra. Erre való tekintettel is szükségesnek mutatkozik áttekinteni a közlekedés egyes résztvevőinek „előéletét”. Ezen jelen alkalommal a közlekedés egyes résztvevőinek törvénytisztelő magatartását értjük.¹⁴ Táblázatban közöljük a hivatásosok bi-

¹⁴ A közlekedési és az „egyéb” bűnözés kapcsolatával számosan foglalkoztak. A kutatók egy része azt elemezte, milyen a közlekedési bűncselekmények súlya más bűncselekményekhez képest, míg mások főként azt vizsgálták, hogyan kapcsolódik a közlekedési bűnözés az egyéb bűnözési formákhoz. A nagyszámú irodalomból l. többek között: Kaiser i. m. 8. és 153. old., továbbá Adams, J. R.: Psychological factors and accidents in the highway transportation system. In: Ed. by Forbes, T. W.: Human factors in highway traffic safety research. Wiley-Interscience, a Division of John Wiley and Sons., New York, London, Sidney, Toronto, 1972. 331—347. old.

róság általi büntettségének (33. táblázat, H — 10.) és közlekedési bűncselekmények miatti büntettségének (34. táblázat, H — 11.) megoszlását.

33. táblázat:

H	1	2	Ö
1	57	28	85
2	39	28	67
Ö	96	56	152

$$\begin{aligned} X^2 &= 1,2611 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

34. táblázat:

H	1	2	Ö
1	70	15	85
2	49	18	67
Ö	119	33	152

$$\begin{aligned} X^2 &= 1,8733 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

A számadatok azt mutatják, hogy a két csoport között szignifikáns eltérés nincs, bár mindkét esetben az elkövetői csoport nagyobb arányban volt büntetve. Kitűnik azonban az is, hogy a hivatásos járművezetők körében belül viszonylag nagy arányban szerepelnek büntetett előéletű személyek.

A magánjármű-vezetők körében végzett kutatás merőben más képet mutat. Amíg a kontrollcsoport minden tagja büntetlen előéletűnek bizonyult, addig az elkövetőknek mintegy egynegyed része közlekedési, illetőleg egyéb bűncselekmény miatt már felelősségre vonásra került.

5. Gépjárművezetéssel kapcsolatos kérdések

A következő kérdéskomplexum, amellyel foglalkozni kívánunk, elsősorban azért különül el az előzőktől, mert a kérdések mindegyike szoros kapcsolatban van a járművezetéssel.

Részint a szociológiai szempontból megfigyelt életút-alakulással hozható kapcsolatba annak a kérdésnek a vizsgálata, hogy az egyén *miért lett hivatásos gépkocsivezető*. Erről ad képet a 35. táblázat. (H — 24.)

35. táblázat:

H	1	2	Ö
1	37	9	46
2	16	12	28
Ö	53	21	74

$$\begin{aligned} X^2 &= 4,6458 \\ f &= 1 \\ p &> 0,05 \end{aligned}$$

A következtetés a számok ismeretében nyilvánvaló: a kontrollcsoportba tartozóknál szignifikánsan inkább jutott szerephez a szakmaszeretet.

Ezt követően arra is választ vártunk, hogy az egyén *hány éves korában kezdett el vezetni*. Erről ad képet a 36. táblázat. (H — 25.; M — 18.)

36. táblázat:

H	1	2	Ö
1	36	10	46
2	17	11	28
Ö	53	21	74

$$\begin{aligned} X^2 &= 2,6365 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

M	1	2	Ö
1	25	27	52
2	13	35	48
Ö	38	62	148

$$\begin{aligned} X^2 &= 4,8359 \\ f &= 1 \\ p &= 0,05 \end{aligned}$$

Bár szignifikáns különbség csak a magánjármű-vezetőknél mutatható ki — homogén korcsoport esetén is —, jól látható, hogy a balesetezők a járművezetést viszonylag nagyobb arányban kezdik meg fiatal korban, akkor, amikor a személyiség még nem alakult ki véglegesen.

A hivatásos járművezetők körében — ahol közismert a társadalom szerkezetének átalakulásával együttjáró mezőgazdaságból iparba való „áttelepülés”, az ezzel együttjáró kényszerű életformaváltozás, a többé-kevésbé akaratlan urbanizáció —, különösen fontos, hogy vizsgálódjunk a tekintetben is, *hol kezdett el az egyén járművet vezetni?* A képet a 37. táblázat adatai mutatják. (H — 26.)

37. táblázat:

H	1	2	Ö
1	41	5	46
2	21	7	28
Ö	62	12	74

$$\begin{aligned} X^2 &= 2,5579 \\ f &= 1 \\ p &> 0,10 \end{aligned}$$

Bár a szám adatok tanúsága szerint az elkövetői és a kontrollcsoport tagjainak többsége városban kezdte meg a vezetést, a két csoport között szignifikáns eltérés nincs, azonban a kontrollcsoport nagyobb arányban kezdett el vidéken közlekedni.

Előző kérdésünkhöz kapcsolódik annak tisztázása, hogy az egyén *mikor szokott a városi forgalomhoz?*¹⁵ (38. táblázat. H = 12.)

¹⁵ Az urbanizációnak az ember személyiségére gyakorlott hatásával általános-ságban részletesen foglalkozik Ferge Zsuzsa idézett könyvében, különösen a 136. és 142. oldalon.

38. táblázat:

H	1	2	Ö
1	17	22	39
2	10	29	39
Ö	27	51	78

$$\chi^2 = 2,7755$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A járművezetők mindkét csoportjának többsége csak serdülő, illetőleg felnőtt korban szokott a városi forgalomhoz. Ennek ellenére a kontrollcsoport itt is szignifikánsan kedvezőbb képet mutat, hiszen viszonylag nagyobb arányban szokták már meg a városi forgalom adta nagyobb alkalmazkodási, gyorsabb reagálási szükségességet, és még több más szociológiai jellegű jellemzőt, amelyeknek értékelésére másutt tértünk ki.

Az előző számadatok elemzése különösen akkor értékes, ha megvizsgáljuk, hogy a járművezetők *milyen részarányban közlekednek* a jelen (kutatási, bal-esetokozási) időszakban *városban, illetve vidéken*. Ezt igazolja a 39. táblázat. (H — 2.; M — 2.)

39. táblázat:

H	1	2	Ö
1	50	35	85
2	41	26	67
Ö	91	61	152

$$\chi^2 = 0,0876$$

$$f = 1$$

$$p = 0,70$$

M	1	2	Ö
1	32	20	52
2	28	20	48
Ö	60	40	100

$$\chi^2 = 0,0764$$

$$f = 1$$

$$p = 0,70$$

Az adatok figyelmeztetők, hiszen minden csoportban — a véletlenszerű kiválasztás esetén — a járművezetők többsége rendszeresen városi forgalomban vesz részt.

A rendszeres közlekedés helyét ugyancsak összehasonlítottuk több — eddig már tárgyalt — mutatóval. A szignifikáns eredményeket a következőkben adjuk közre.

a) A rendszeres közlekedés helye a felnövekvés helyével összefüggésben. (M — 2. és 6.)

40. táblázat:

Elkövető

2 ⁶	1	2	Ö
1	18	10	28
2	6	14	20
Ö	24	24	48

$$r = 0,3380$$

$$X^2 = 5,4857$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

Kontroll

2 ⁶	1	2	Ö
1	90	40	130
2	42	41	83
Ö	132	81	213

$$r = 0,1871$$

$$X^2 = 7,4591$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok alapján megállapítható, hogy a magánjármű-vezetők esetében a többség ugyanolyan környezetben vezet, ahol gyermekkorát töltötte. De az is kitűnik, hogy az elkövetői csoportban sokkal nagyobb arányban találhatók vidéken felnőtt és ott is vezető egyének, mint a kontrollcsoportban.

b) A rendszeres közlekedés helyének kapcsolata a lakásban betöltött minőséggel. (M — 2. és 3.)

41. táblázat:

Elkövető

2 ³	1	2	Ö
1	14	14	28
2	13	7	20
Ö	27	21	48

$$p = 0,30$$

Kontroll

2 ³	1	2	Ö
1	108	22	130
2	57	26	83
Ö	165	48	213

$$r = 0,1681$$

$$X^2 = 6,0191$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

Amíg az elkövetői csoporton belül semmiféle összefüggés nem mutatható ki, a kontrollcsoport keretében megállapítható, hogy elsősorban a városi forgalomban közlekedők lakáshelyzete mondható szerencsésnek.

c) Lényegében az előzővel rokon következtetésre juthatunk, ha azt vizsgáljuk, hogy az egyén kikkel lakik közös háztartásban. (M — 2. és 4.) Az elkövetői csoportnál kapcsolat nem fedezhető fel, míg a kontrollcsoport esetében a b) pontnál írtak $p = 0,10$ szignifikancia szinten érvényesek.

d) A rendszeres közlekedés helyének kapcsolata a rendszeres közlekedés megkezdésének idejével. (M — 2. és 18.)

42. táblázat:

Elkövető			
2 18	1	2	Ö
1	8	20	28
2	5	15	20
Ö	13	35	48

$$p=0,70$$

Kontroll

2 18	1	2	Ö
1	69	61	130
2	34	49	83
Ö	103	83	213

$$r = 0,1182$$

$$X^2 = 2,9763$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Megállapítható egyrészt az, hogy az elkövetői csoporton belül összefüggés nem mutatható ki, sőt inkább a két tényező egymástól való függetlenségére lehetne utalni. A kontrollcsoport esetében azonban — ha a korreláció gyenge is — relatíve a lényegesen kevesebb rossz szokás eltanulását lehetővé tevő vidéki körben közlekednek a fiatal korban a vezetést megkezdők, illetőleg a városi forgalomban résztvevők idősebb korban kezdtek el vezetni.

A közlekedéshez való hozzáállás következő lépcsőjeként azt elemeztük, hogy az egyes csoportoknak — időben mekkora a *vezetési gyakorlata*. Ezt a 43. táblázat adatai tartalmazzák. (H — 27.; M — 15.)

43. táblázat:

H	1	2	Ö
1	45	1	46
2	24	4	28
Ö	69	5	74

$$X^2 = 4,0527$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

M	1	2	Ö
1	28	24	52
2	23	25	48
Ö	51	49	100

$$X^2 = 0,3727$$

$$f = 1$$

$$p = 0,50$$

Az adatok a hivatásos járművezetőknél arra utalnak, hogy a balesetezők többsége is kellő vezetési gyakorlattal rendelkezett. A szignifikáns eltérés a csoportmegoszlástól szinte törvénytzerűen adott, a kontrollcsoport egy tagja téves kódozás, illetőleg hibás válaszadás eredménye. Általánosságban pedig úgy tűnik, hogy a korábban a vezetési gyakorlatban tapasztalt különbség elsősorban az életkorral hozható függésbe.¹⁶

¹⁶ Az adatok közvetve cáfolni látszanak azt a tételt is, hogy hosszú távon mindenkinél megvan az esélye ahhoz, hogy balesetet okozzon, és minél nagyobb valakinek a vezetési gyakorlata, annál inkább valószínű, hogy személyiségi tulajdonságaitól függetlenül baleset okozójává fog válni. Egyesek hajlamosak bejósolni, hogy milyen vezetési teljesítmény mellett mekkora az egyén esélye arra, hogy balesetet fog okozni. A vonatkozó irodalmat l. többek között: Lewrenz, H.: Die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen. Enke Verlag, Stuttgart, 1964. 6. és köv. old.

A magánjármű-vezetők körén belül a vezetési gyakorlat szintén több eddig tárgyalta mutatóval volt összefüggésbe hozható.

a) A vezetési gyakorlat és a vezetés életkor szerinti megkezdésének kapcsolata. (M — 15. és 18.)

44. táblázat:

Elkövető

15 18	1	2	Ö
1	4	19	23
2	9	16	25
Ö	13	35	48

$$r = 0,2091$$

$$X^2 = 2,1005$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

Kontroll

15 18	1	2	Ö
1	74	41	115
2	29	69	98
Ö	103	110	213

$$r = 0,3466$$

$$X^2 = 25,5936$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az elkövetői csoporton belül szignifikáns kapcsolat nem mutatható ki. A kontrollcsoportnál azonban egy eléggé különös törvényszerűség látszik magas szignifikancia szinten igazoltnak. E szerint a 15 éves, vagy annál nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkező egyének életkor szerint is később kezdtek el vezetni és fordítva: a kisebb gyakorlattal rendelkezők életkor szerinti bontás alapján fiatalabb korban ültek először volán mögé.

b) A vezetési gyakorlat és a rendszeres közlekedés helyének kapcsolata. (M — 15. és 2.)

45. táblázat:

Elkövető

15 2	1	2	Ö
1	16	7	23
2	12	13	25
Ö	28	20	48

$$r = 0,2185$$

$$X^2 = 2,2920$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

Kontroll

15 2	1	2	Ö
1	77	38	115
2	53	45	98
Ö	130	83	213

$$r = 0,1315$$

$$X^2 = 3,6878$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A nem túl erős kapcsolat azt mutatja, hogy a nagyobb vezetési gyakorlattal rendelkező egyének közlekednek elsősorban a városi forgalomban.

A magánjármű-vezetői körén belül a fentiekén túlmenően tájékozódunk az iránt is, hogy az egyén *mióta vezet személygépkocsit*, illetőleg *hány éve szerzett jogosítványt*? A kapott eredményekről tájékoztatnak a 46/a—b. táblázatok. (M — 16., 17.)

46/a táblázat:

M	1	2	Ö
1	43	9	52
2	17	31	48
Ö	60	40	100

$$X^2 = 22,9819$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

46/b táblázat:

M	1	2	Ö
1	28	25	53
2	21	27	48
Ö	49	52	101

$$X^2 = 0,7885$$

$$f = 1$$

$$p = 0,30$$

Az adatok szerint a személygépkocsi-vezetői gyakorlat terén a két csoport között rendkívül éles az ellentét, noha a jogosítvány-birtoklási időtartam tekintetében erre még utalást sem találhatunk.

A következőkben azt kíséreljük meg megállapítani, hogy a személygépkocsi-vezetői gyakorlat milyen eddig ismert mutatókkal hozható összefüggésbe.

a) Személygépkocsi-vezetői gyakorlat és az anyagi helyzetről alkotott vélemény összefüggése. (M — 16. és 13.)

47. táblázat:

Elkövető

16 13	1	2	Ö
1	4	13	17
2	10	21	31
Ö	14	34	48

$$p = 0,50$$

Kontroll

16 13	1	2	Ö
1	88	87	175
2	9	29	38
Ö	97	116	213

$$r = 0,2045$$

$$X^2 = 8,9080$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az elkövetői csoporton belül összefüggés nem állapítható meg. A kontrollcsoporton belül a legvalósabban úgy fogalmazható meg a törvényszerűség, hogy akiknek az átlagosnál kedvezőtlenebbnek tekinthető a vezetési gyakorlatuk, azok anyagi helyzetükről is negatívabban nyilatkoznak.

b) A személygépkocsi-vezetői és a gépjármű-vezetői gyakorlat összefüggései. (M — 16. és 15.)

48. táblázat:

Elkövető

16	15	1	2	Ö
1		10	7	17
2		13	18	31
Ö		23	25	48

$$d = 0,20$$

Kontroll

16	15	1	2	Ö
1		105	70	175
2		10	28	38
Ö		115	98	213

$$r = 0,2587$$

$$X^2 = 14,2603$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az a tény, hogy az elkövetői csoport esetében semmiféle korreláció nem állapítható meg, míg a kontrollesoportnál a két tényező kapcsolata igen szoros, arra utal, hogy a kontrollesoport esetén döntően a személygépkocsi-vezetői gyakorlattal „egydős” a gépjármű-vezetői gyakorlat.

Ami a jogosítvány-birtoklási idő és az egyéb tényezők összefüggéseit illeti, ismét két helyen találtunk törvényszerű kapcsolatot.

a) Jogosítvány-birtoklási idő és járművezetési gyakorlat idejének összefüggései. (M — 17. és 15.)

49. táblázat:

Elkövető

17	15	1	2	Ö
1		21	0	21
2		2	25	27
Ö		23	25	48

$$r = 0,9194$$

$$X^2 = 40,5797$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Kontroll

17	15	1	2	Ö
1		109	3	112
2		6	95	101
Ö		115	98	213

$$r = 0,9155$$

$$X^2 = 178,5275$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Megállapítható, hogy a két jellemző között igen erős korreláció mutatkozik mindkét esetben. Ez egyben azt is jelenti, hogy az egyének a jogosítvány megszerzésével egyidőben kezdenek el döntő többségükben rendszeresen vezetni.

b) Jogosítvány-birtoklási idő és a személygépkocsi-vezetői gyakorlat összefüggései. (M — 17. és 16.)

50. táblázat:

Elkövető			
17 16	1	2	Ö
1	10	11	21
2	7	20	27
Ö	17	31	48

$$r = 0,2250$$

$$X^2 = 2,4302$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

17 16	1	2	Ö
1	103	9	112
2	72	29	101
Ö	175	38	213

$$r = 0,2696$$

$$X^2 = 15,4909$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Megállapítható, hogy szignifikáns összefüggés csak a kontrollcsoportnál mutatható ki. Jelen változatban — tekintettel a két kategória 1-es és 2-es csoportjának eltérő jellegére — további következtetések levonása nem áll módunkban.

Kutatást végeztünk az egyes járművezetői kategóriák közlekedési szokásaival kapcsolatban is. Elsőként — a hivatásosok körében — azt elemeztük, hogy az egyén *milyen útvonalon vezet színesen*. A válaszokat az 51. táblázat szemlélteti. (H — 16.)

51. táblázat:

H	1	2	Ö
1	30	9	39
2	23	16	39
Ö	53	25	78

$$X^2 = 2,8845$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A számadatok azt mutatják, hogy a kontrollcsoportnak e kérdéssel kapcsolatban inkább vannak határozott elképzelései.

A magángépjármű-vezetőknel elsősorban arra kerestünk választ, hogy *hol vezet rendszeresen?* A csoportok között különbség nem volt kimutatható.

Tájékozódunk az iránt is, hogy a járművel rendelkező *személygépkocsi-vezetők főként mire használják járművüket*.¹⁷ Erről ad felvilágosítást az 52. táblázat. (M — 19.)

¹⁷ A járműhasználati szokással kapcsolatos kérdéseknek az ad elsősorban fokozott jelentőséget, hogy ilyen jellegű — elsősorban szociológiai irányultságú — felmérés még nem került eddig nyilvánosságra. Ezen a ponton — mivel hazánkban a fejlett autós országokhoz képest eltérő társadalmi struktúráját és szokás-rendszerét nem lehet figyelmen kívül hagyni — a járműhasználati szokások, azok alapjai is eltérőek.

52. táblázat:

M	1	2	Ö
1	34	19	53
2	22	26	48
Ö	56	45	101

$$X^2 = 3,3150$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Szignifikáns különbség mutatkozik a tekintetben, hogy a kutatásba bevont személy előadása szerint elsősorban szabad idejének jobb kihasználására (1), vagy munkabajáráshoz (2) használja-e.

A járműhasználati szokásokat sikerült kapcsolatba hozni a személygépkocsi-vezetői gyakorlattal (M — 19. és 16.). Az eredményt a következő táblázaton mutatjuk be.

53. táblázat:

Elkövető

19 16	1	2	Ö
1	5	17	22
2	12	14	26
Ö	17	31	48

Kontroll

19 16	1	2	Ö
1	114	22	136
2	61	16	77
Ö	175	38	213

$$r = 0,2440$$

$$X^2 = 2,8591$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

$$p = 0,30$$

A gyenge kapcsolat azt látszik mutatni, hogy munkába járáshoz elsősorban a kis, illetőleg az igen nagy gyakorlattal rendelkező egyének használják járműveket. Ez a következtetés azonban csak az elkövetői csoportra érvényes, mert — amint az látható — a kontrollcsoport e kérdés kapcsán semmiféle jellegzetességet nem mutat fel.

Az előző kérdés részint magyarázatot ad a következő kérdésekre adott válaszok miértjére is. Ezúttal azt elemezzük, hogy az egyén mennyire rendszeresen használja járművét télen. (M — 21.), illetve a tavasztól ősziig terjedő időszakban (M — 22.). Erről az 54/a és b táblázatok adnak felvilágosítást.

54/a táblázat:

M	1	2	Ö
1	26	26	52
2	18	30	48
Ö	44	56	100

$$X^2 = 1,6599$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

54/b táblázat:

M	1	2	Ö
1	19	33	52
2	15	33	48
Ö	34	66	100

$$p = 0,90$$

Az adatok azt mutatják, hogy a járműhasználatban a csoportok között szignifikáns eltérés nem mutatható ki. (Az előző kutatás során tapasztalható különbségek ezek szerint a korbeltől eltérésre voltak visszavezethetők.) A járművezetők többsége — a munkába járáshoz való szükségességet vallók is! — járművét rendszertelenül veszi igénybe.

A téli járműhasználati szokások a következő faktorokkal hozható összefüggésbe:

- a) Az anyagi helyzetről alkotott véleménnyel (M — 21. és 13.)

55. táblázat:

Elkövető

21 13	1	2	Ö
1	8	10	18
2	6	24	30
Ö	14	34	48

$$r = 0,2603$$

$$X^2 = 3,2537$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

21 13	1	2	Ö
1	49	58	107
2	48	58	106
Ö	97	116	213

$$X^2 = 0,3818$$

$$f = 1$$

$$p = 0,50$$

A kérdés kapcsán a két csoporton belül teljesen eltérő törvényszerűségek látszanak uralkodni. Amíg az elkövetői csoportnál érvényesülő gyenge kapcsolat azt jelzi, hogy a télen is rendszeresen, mindennap vezetők vallják magukat elsősorban a rossz anyagi helyzetűek közé tartozónak (!), addig a kontrollcsoportnál a két szempont nincs egymásra befolyással. Az elkövetői csoport eredménye erősen megkérdőjelezi az anyagi helyzetről adott állásfoglalás objektív igazságát.

b) Téli járműhasználati szokás és a járművezetés megkezdésének időszaka közötti kapcsolat. (M — 21. és 18.)

56. táblázat:

Elkövető

21 18	1	2	Ö
1	8	10	18
2	5	25	30
Ö	13	35	48

$$r = 0,3026$$

$$X^2 = 4,3956$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Kontroll

21 18	1	2	Ö
1	59	48	107
2	44	62	106
Ö	103	110	213

$$r = 0,1363$$

$$X^2 = 3,9616$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Megállapíthatjuk, hogy télen is elsősorban azok a személyek használják járműüket, akik fiatal korban kezdték el gépkocsit rendszeresen vezetni.

c) Téli járművezetési szokás és a személygépkocsi-vezetői gyakorlat összefüggései. (M — 21. és 16.)

57. táblázat:

Elkövető

21 16	1	2	Ö
1	2	16	18
2	15	15	30
Ö	17	31	48

$$r = 0,3936$$

$$X^2 = 7,4383$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Kontroll

21 16	1	2	Ö
1	92	15	107
2	83	23	106
Ö	175	38	213

$$r = 0,1002$$

$$X^2 = 2,1424$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

A szám adatok szerint az elkövetői csoportban a nem optimális vezetési gyakorlattal rendelkező egyének használják télen is rendszeresen járműüket; a kontrollcsoportban összefüggés nem mutatható ki.

d) A téli járművezetési szokás és a járműhasználati szokások összefüggései. (M — 21. és 19.)

58. táblázat:

Elkövető

21 19	1	2	Ö
1	13	5	18
2	9	21	30
Ö	22	26	48

$$r = 0,4102$$

$$X^2 = 8,0783$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Kontroll

21 19	1	2	Ö
1	89	18	107
2	47	59	106
Ö	136	77	213

$$r = 0,4041$$

$$X^2 = 34,7978$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

A szignifikáns összefüggések meglehetősen természetes tényeket „bizonyítanak”. Nevezetesen azt, hogy aki munkába járáshoz veszi igénybe elsősorban a gépkocsiját, az járművét télen is használja, illetve — a kontrollcsoport esetében — fordítva: aki főként szórakozás céljából tartja a gépkocsit, az télen nem használja rendszeresen.

A következőkben a tavasztól őszi terjedő időnyben érvényes vezetési szokásokat vetjük össze más tényezőkkel.

a) Évközepezi vezetési szokás és az anyagi helyzetről alkotott vélemény kapcsolata. (M — 22. és 13.)

59. táblázat:

		Elkövető		
22	13	1	2	Ö
1		8	10	18
2		6	24	30
Ö		14	34	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2603 \\ X^2 &= 3,2537 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

		Kontroll		
22	13	1	2	Ö
1		37	42	79
2		60	74	134
Ö		97	116	213

$$p = 0,70$$

Következtetéseink megegyeznek a téli vezetői szokás és az anyagi helyzetről alkotott vélemény összefüggéseinél tárgyaltakkal.

b) Évközepezi vezetési szokás és a járművezetés megkezdésének időszaka közötti kapcsolat. (M — 22. és 18.)

60. táblázat:

		Elkövető		
22	18	1	2	Ö
1		9	6	15
2		4	29	33
Ö		13	35	48

$$\begin{aligned} r &= 0,4993 \\ X^2 &= 11,9707 \\ f &= 1 \\ p &= 0,001 \end{aligned}$$

		Kontroll		
22	18	1	2	Ö
1		45	34	79
2		58	76	134
Ö		103	110	213

$$\begin{aligned} r &= 0,1322 \\ X^2 &= 3,7235 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

A téli járművezetési szokásról mondottakat ezúttal ki tudjuk terjeszteni. Rendszeresen elsősorban azok vezetnek, akik fiatal korban kezdtek el vezetni. Ez különösen érvényes az elkövetői csoportra.

c) Mind az elkövetői, mind a kontrollcsoportnál $p = 0,90$ szignifikancia-szinten függetlenség mutatkozott a jármű használatának rendszeressége (illetve rendszertelensége) és a járművezetési gyakorlat között. (M — 22. és 15.)

d) Az évközeپی járművezetési szokás és a járműhasználati szokás összefüggései. (M — 22. és 19.)

61. táblázat:

Elkövető

22 19	1	2	Ö
1	11	4	15
2	11	22	33
Ö	22	26	48

$r = 0,3721$
 $X^2 = 6,6461$
 $f = 1$
 $p = 0,01$

Kontroll

22 19	1	2	Ö
1	75	4	79
2	61	73	134
Ö	136	77	213

$r = 0,4968$
 $X^2 = 52,5759$
 $f = 1$
 $p = 0,001$

Következtetésünk megegyezik a téli vezetési szokásnál mondottakkal.

A jármű forgalombiztonsága számos módon növelhető. A probléma felvetése természetesen egy kriminológiai jellegű kutatásnál csak a magángépjárművek esetében életszerű.

Ebből a szempontból tájékozódunk arról, hogy a járműtulajdonos gépkocsijában van-e biztonsági öv.¹⁸ Az eredményt a 62. táblázat mutatja. (M — 23.)

62. táblázat:

M	1	2	Ö
1	14	38	52
2	14	34	48
Ö	28	72	100

$X^2 = 0,0267$
 $f = 1$
 $p = 0,80$

A két csoport között tehát eltérés nem mutatható ki. Biztonsági öv mindkét tábornak meglehetősen kis részének kocsijában volt található.

A biztonsági övvel való ellátottság független az egyén valódi vagy vélt anyagi helyzetétől. Ezt igazolja a következő táblázat. (M — 23. és 13.)

¹⁸ A biztonsági öv életmentő szerepét a szakemberek már régóta nem vitatják. A halálos balesetek számát bizonyos sebességhatár alatt — elsősorban a városi forgalomban — az övet viselőknél teljesen megszünteti, míg az országúti forgalomban a különböző becslések szerint 30—70%-kal csökkenti. A témát részletesen feldolgozva l. többek között: Roberts, H. J.: The Causes, ecology and prevention of traffic accidents. C. C. Thomas, Springfield, Illinois, USA, 1971. 587. old. Whitlock, F. A.: Death on the road. Tavistock Publications, London, 1971. 10. és 147. old.

63. táblázat:

Elkövető			
23 13	1	2	Ö
1	1	13	14
2	13	21	34
Ö	14	34	48

$$r = 0,3109$$

$$X^2 = 4,6404$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Kontroll

23 13	1	2	Ö
1	31	28	59
2	66	88	154
Ö	97	116	213

$$p = 0,20$$

Az elkövetői csoportnál a megállapítás különösen érvényes. Biztonsági övvel elsősorban azok látták el gépkocsijukat, akik anyagi helyzetükről egyébként kedvezőtlenül nyilatkoztak.

Kutattuk azt is, hogy *milyen intézkedéseket tettek* az autósok abból a célból, hogy *járművük kényelmét, üzembiztonságát* — a biztonsági övön kívül — *fokozzák*. Az eredményt a 64. táblázat szolgáltatja.

64. táblázat:

M	1	2	Ö
1	29	23	52
2	21	27	48
Ö	50	50	100

$$X^2 = 1,4829$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

Az adatok azt tanúsítják, hogy ennél a kérdésnél sem volt különbség kimutatható. Bár az is kitűnik, hogy míg a kontrollcsoportba tartozók nagyobb részben gondoskodtak járművük jobb felszereléséről, addig az elkövetőknél az arány megfordul.

Kísérletet tettünk arra, hogy a jármű iránti gondoskodásnak egyes, az előzőekben tárgyalt témákhoz kapcsolódó összefüggéseit is kimutassuk.

a) A jármű felszereltsége és az egyén iskolai végzettségének kapcsolata.
(M — 24. és 8.)

65. táblázat:

Elkövető

24 ⁸	1	2	Ö
1	17	4	21
2	18	9	27
Ö	35	13	48

$$p=0,20$$

Kontroll

24 ⁸	1	2	Ö
1	117	2	119
2	83	10	93
Ö	200	12	212

$$r = 0,1948$$

$$X^2 = 8,0456$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok egyértelműen bizonyítják, hogy a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők nagyobb gondot fordítanak járművük biztonságosabbá tételére.

b) A jármű felszereltsége és az egyén foglalkozása közötti összefüggések. (M — 24. és 11.)

66. táblázat:

Elkövető

24 ¹¹	1	2	Ö
1	10	11	21
2	13	14	27
Ö	23	25	48

$$p=0,95$$

Kontroll

24 ¹¹	1	2	Ö
1	103	16	119
2	62	32	94
Ö	165	48	213

$$r = 0,2447$$

$$X^2 = 12,7627$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

A számszerű eredmények a két csoport lényegi eltérését is bizonyítják. Az elkövetői csoporton belül a két mutató független egymástól. Nem így a kontrollcsoport esetében, ahol elsősorban a magasabb társadalmi státuszú foglalkozásúak fordítanak nagyobb gondot járművükre. Ez a jelenség az elkövetők esetében nem figyelhető meg.

c) A szóban forgó téma az egyén anyagi helyzetétől független, — ezt igazolja az elkövetői csoport magas függetlenségi mutatója ($p = 0,90$). (M — 24. és 13.)

d) Szoros összefüggés mutatható ki a biztonsági övvel és az egyéb járműfelszereltséggel ellátottság között. (M — 24. és 23.)

67. táblázat:

Elkövető			
24 23	1	2	Ö
1	9	12	21
2	5	22	27
Ö	14	34	48

$$r = 0,2656$$

$$X^2 = 3,3869$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

24 23	1	2	Ö
1	45	74	119
2	14	80	94
Ö	59	154	213

$$r = 0,2543$$

$$X^2 = 13,7774$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

A számok azt mutatják, hogy tipikusan az nem gondoskodik járműve jobb felszereltségéről, akinek biztonsági öve sincs és fordítva.

A közlekedés résztvevőinek konkrét szituációban való viselkedését — amint arra már utaltunk — számos körülmény határozza meg, amelyek bizonyos jelenségekkel kapcsolatos állásfoglalások, vélemények adott helyzetben az egyén reflexszerű cselekvését döntően határozhatják meg. A következőkben ezek közül néhány kiemelésére törekszünk.

Az egyén viselkedését veszélyhelyzetben meghatározza, hogy hogyan viszonnyul a másik közlekedési partnerhez. Ennek számos összetevője van. Így pl. bizonyos emlékek, tapasztalatok, de befolyásoló szereppel bír a közvetlen környezetében, illetőleg a tágabb értelemben vett közvéleményben kialakult állásfoglalások is. Mint az élet más területén, így a közlekedés körében is igaz, hogy a különféle érdeklődésű, beállítottságú embereknek más az, ami tetszik, amivel (vagy akivel) igyekeznek azonosulni, és másokat ítélnek el.

A következőkben az egyes közlekedési csoportoknak a közlekedés legjellemzőbb partnereiről alkotott véleményét adjuk közre. Kutatásunk során arra kértük meg a v. sz.-eket, hogy az iskolában rendszeresített osztályzási módnak megfelelően értékeljék az alább ismertetésre kerülő közlekedési résztvevők általános közlekedési viselkedését.

a) Vélemény az autóbuszvezetők magatartásáról: (M — 26.)

68. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	1	6	19	20	9	52
2	1	5	15	21	5	47
Ö	2	11	34	41	11	99

$$X^2 = 0,4028$$

$$f = 4$$

$$p = 0,98$$

Az összefüggés világos: a csoportok között nemhogy eltérés nincs a véleményalkotás területén, de az osztályzatok teljesen függetlenek a csoporthoz tartozástól. A magángépkocsi-vezetők többsége a buszvezetők közlekedési helytállásáról kedvező véleményt alkot.

b) *Vélemény a villamosvezetők magatartásáról:* (M — 27.)

69. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	0	1	6	31	11	49
2	2	3	8	27	7	47
Ö	2	4	14	58	18	96

$$X^2 = 3,6935$$

$$f = 4$$

$$p = 0,30$$

A számadatok szerint lényegi eltérés a csoportvélemények között itt sincs, azonban látható, hogy a két csoport a két szélsőség felé polarizálódott. (Az elkövetők közül többen adtak 1-es és 2-es osztályzatot, a kontrollból jelest.)

c) *Vélemény a tehergépkocsi-vezetők magatartásáról:* (M — 28.)

70. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	4	21	22	3	0	50
2	3	7	21	16	0	47
Ö	7	28	43	19	0	97

$$X^2 = 16,1140$$

$$f = 4$$

$$p = 0,01$$

Érdekes módon elsőként a tehergépkocsi-vezetőkről alkotott véleménynél vált el a két csoport szignifikánsan egymástól. Nyilvánvaló, hogy a lényegi eltérés a 2-es (kontroll háromszoros aránya), illetőleg a 4-es (elkövető több, mint 5-szörös aránya) osztályzatoknál tapasztalható.

d) *Vélemény a személygépkocsi-vezetők magatartásáról:* (M — 29.)

71. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	1	9	31	10	0	51
2	0	4	23	19	1	47
Ö	1	13	54	29	1	98

$$X^2 = 7,6528$$

$$f = 4$$

$$p > 0,10$$

Bár a két csoport között szignifikáns eltérés nincs (sz. határ: 7,779), azonban látható, hogy a kontrollcsoport saját „közlekedési környezetét” is kritikusabban ítéli.

e) Vélemény a motorkerékpárosok magatartásáról: (M — 30.)

72. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	10	26	14	1	0	51
2	6	14	18	9	0	47
Ö	16	40	32	10	0	98

$$X^2 = 9,8301$$

$$f = 3$$

$$p = 0,02$$

A közlekedés legfegyelmetlenebb, a biztonság ellen leggyakrabban vétő járművezető csoport értékelésekor a két csoport ismét szétvált. A kontrollcsoport a valós helyzetnek megfelelően elítél, addig az elkövetői csoportnak lényegesen kisebb része cselekszik így.

f) Vélemény a kerékpárosok magatartásáról: (M — 31.)

73. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	26	19	6	1	0	52
2	17	25	5	0	0	47
Ö	43	44	11	1	0	99

$$X^2 = 3,8664$$

$$f = 3$$

$$p > 0,10$$

A kerékpárosok gyakran hangoztatott ön- és másokat veszélyeztető magatartását a személygépkocsi-vezetők többsége elítéli.

g) Vélemény a lovaskocsi-hajtók magatartásáról: (M — 32.)

74. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	27	17	6	1	0	51
2	22	20	5	0	0	47
Ö	49	37	11	1	0	98

$$X^2 = 2,5177$$

$$f = 4$$

$$p = 0,50$$

A közlekedésnek még a kerékpárosoknál is veszélyesebb — de szerencsére az előbbihez képest egyre csökkenő számú — és mind ez ideig nevelhetetlennek tűnő résztvevő-csoportját a személygépkocsi-vezetők úgyszólván egységesen ítéli el. Ez érthető is, hiszen — szemben a kerékpárosokkal — a lovaskocsik az autósok életét közvetlenül veszélyeztetik.

h) A gyalogosok magatartásáról: (M — 33.)

75. táblázat:

M	1	2	3	4	5	Ö
1	4	18	27	3	0	52
2	14	15	14	4	0	47
Ö	18	33	41	7	0	99

$$X^2 = 9,9020$$

$$f = 4$$

$$p = 0,05$$

A kérdésre adott válaszok során ismét kitűnt a balesetet okozó személygépkocsi-vezetők egy részének antiszociális beállítódása.

Az előzőekből megállapítható, hogy a különféle járművezetői csoportok megítélése a közlekedés összefüggéseiről egyrészt gyakran nem valóságű, másrészt nem ritkán kedvezőtlen. A nevelő munka irányának jobb meghatározásához a most ismertett adatokon túlmenően még néhány értékelés megismerése szükségesnek mutatkozik. Ezeket keresztül úgy véljük, hogy az emberi viselkedés miéjtje jobban megérthető.

Ezzel összefüggésben tájékozódunk a személygépkocsi-vezetői „közvéleményben” a balesetek leggyakoribb okairól.¹⁹

A véleményekről nyújt áttekintést a 76. táblázat. (M — 40.)

76. táblázat:

M	1	2	Ö
1	46	6	52
2	16	32	48
Ö	62	38	100

$$X^2 = 31,7715$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

¹⁹ A balesetek okairól a közvéleményben l. Roberts i. m. 49. old. A különböző közlekedési magatartást tanúsító vezetők véleményét l. Schneider, W.—Spoerer, E.: Leitbilder für die Verkehrserziehung. Faktor Mensch im Verkehr, Band, 1., Tetzlaff-Verlag, Frankfurt am Main, 1969.

A számadatok tanúsága szerint rendkívül éles eltérés mutatható ki a két csoport között.

A balesetek leggyakoribb okairól alkotott vélemény a következő faktorokkal korrelál:

a) A v. sz. szakképzettségével. (M — 40. és 12.)

77. táblázat:

Elkövető

40 12	1	2	Ö
1	9	7	16
2	18	14	32
Ö	27	21	48

$p=0,99$

Kontroll

40 12	1	2	Ö
1	158	29	187
2	26	0	26
Ö	184	29	213

$r = 0,1480$

$X^2 = 4,6675$

$f = 1$

$p = 0,05$

Látható, hogy az elkövetői csoportban a két tényező egymástól független, a kontrollcsoportnál pedig korreláció állapítható meg. Ez a két vizsgálati csoport 2-es celláinak találkozásánál felfedezhető eltérésen alapszik. A kontrollcsoportban az alacsonyan képzettek egyöntetűen pozitívan állnak hozzá a baleset törvényszerűségeihez.

b) A rendszeres közlekedés helyével. (M — 40. és 2.)

78. táblázat:

Elkövető

40 2	1	2	Ö
1	11	5	16
2	17	15	32
Ö	28	20	48

$p=0,30$

Kontroll

40 2	1	2	Ö
1	120	67	187
2	10	16	26
Ö	130	83	213

$r = 0,1725$

$X^2 = 6,3440$

$f = 1$

$p = 0,02$

Szignifikáns eltérés csak a kontrollcsoportnál mutatható ki.

c) A szemlélet független a járművezetői gyakorlattól. Ez a megállapítás a kontrollcsoportra érvényes $p = 0,95$ -os szignifikancia szinten. (M — 40. és 15.)

d) A jármű önkéntes alapon való biztonságosabbá tételével. (M — 40. és 24.)

79. táblázat:

Elkövető

40 24	1	2	Ö
1	10	6	16
2	11	21	32
Ö	21	27	48

$$r = 0,2672$$

$$X^2 = 3,4285$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll

40 24	1	2	Ö
1	107	80	187
2	12	14	26
Ö	119	94	213

$$p = 0,20$$

Az elkövetői csoportnál tehát kimutatható egy olyan fajta gyenge kapcsolat, ami szerint elsősorban azok nem törődnek járművük biztonságosabbá tételével, akik a balesetek okairól fatalista nézeteket vallanak.

Az előző kérdéskörrel szorosan összefügg egy másik is. Nemrég még szakmai körökben is elhangzottak olyan vélemények, hogy az esetek többségében a véletlen játéktól függően kerül ez vagy az a személy balesetbe. (Ezt a nézetet így ma is sokan fenntartják a különbséggel, hogy a ténykutatási adatok egyre több szakembert győznek meg arról, hogy a balesetokozó személyiség nem átlagember.)

Mi a szerencse szerepe a balesetekben.²⁰ Erre adtak feleletet vizsgálati alanyaink. Az eredményt a 80. táblázat szemlélteti. (M — 25.)

80. táblázat:

M	1	2	Ö
1	33	9	42
2	11	25	36
Ö	44	34	78

$$X^2 = 18,6535$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Az előzőekben említett szemléletbeli lényegi eltérés ezúttal is élesen megmutatkozott. A kontrollcsoport döntő többsége a balesetet bizonyos, hibás magatartási formák törvényszerű következményének tekinti. A cselekményben a véletlennek éppúgy, mint a balszerencsének szerepe nincs.

A járművezetőknek a szerencse balesetbeli szerepéről alkotott véleménye a következő tényezőkkel kapcsolható össze:

a) A v. sz. foglalkozásával. (M — 25. és 11.)

²⁰ A szerencsének a balesetek bekövetkezésében játszott szerepéről az általános nézeteket l. Shaw és Sichel idézett munkájában a 14. oldalon.

81. táblázat:

Elkövető			
25 11	1	2	Ö
1	6	5	11
2	14	11	25
Ö	20	16	36

$$p=0,90$$

Kontroll

25 11	1	2	Ö
1	114	21	135
2	25	11	36
Ö	139	32	171

$$r = 0,1567$$

$$X^2 = 4,2038$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Következtetés: Az elkövetői csoporton belül a két tényező egymástól függetlenként kezelhető. Ezzel szemben a kontrollcsoportnál a magasan kvalifikált foglalkozásúak nyilatkoznak a legkedvezőbben a szóban forgó jelenségről.

b) A jogosítvány-birtoklási idővel. (M — 25. és 17.)

82. táblázat:

Elkövető			
25 17	1	2	Ö
1	5	6	11
2	8	17	25
Ö	13	23	36

$$p=0,30$$

Kontroll

25 17	1	2	Ö
1	74	61	135
2	14	22	36
Ö	88	83	171

$$r = 0,1299$$

$$X^2 = 2,8858$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Összefüggés ismét a kontrollcsoportnál mutatható ki. A régi jogosítvánnyal rendelkezők nyilatkoztak legkevésbé kedvezőtlenül a szerencse szerepéről, azaz ők tulajdonítottak e tényezőnek a legkisebb szerepet.

c) A balesetek törvényszerűségéről alkotott vélemény — mind az elkövetői, mind a kontrollcsoport esetében — teljesen független attól, hogy az illetőnek van-e biztonsági öve. (M — 25. és 23.)

A balesetek törvényszerű, vagy véletlen jellegével kapcsolatos kérdéskört még egy irányból közelítettük meg. Azt kutattuk, mi az egyes résztvevő csoportok véleménye saját balesetbe kerülési, illetve balesetokozási „esélyükről”. A következőkben ezt mutatjuk be.

Elképzelte-e már, hogy balesetbe keveredhet? (M — 37.)

83. táblázat:

M	1	2	Ö
1	46	6	52
2	31	17	48
Ö	77	23	100

$$X^2 = 7,6302$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok szerint a kontrollcsoport ezzel szignifikánsan inkább számolt.

A balesetbe keveredés lehetőségéről alkotott vélemény

a) Az elkövetői csoportnál független ($p = 0,90$) attól, hogy az egyén városi, vagy országúti forgalomban vesz-e részt rendszeresen. A kontrollcsoportnál kapcsolat nem mutatható ki.

b) Összefüggésben van azzal, hogy vásárolt-e biztonsági felszereléseket járművéhez. (M — 37. és 24.)

84. táblázat:

Elkövető

37 24	1	2	Ö
1	15	16	31
2	6	11	17
Ö	21	27	48

$$p = 0,30$$

Kontroll

37 24	1	2	Ö
1	109	78	187
2	10	16	26
Ö	119	94	213

$$r = 0,1307$$

$$X^2 = 3,6395$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Következtetés: A kontrollcsoportnál mutatkozó kapcsolat arra utal, hogy elsősorban azok vásárolnak járművükhöz biztonsági berendezéseket, akik a baleseti előfordulás esélyével reálisan számolnak.

Elképzelte-e már, hogy baleset okozójává válhat? (M — 38.)

85. táblázat:

M	1	2	Ö
1	29	23	52
2	24	24	48
Ö	53	47	109

$$X^2 = 0,3490$$

$$f = 1$$

$$p = 0,50$$

Amint látható, a balesetokozással kapcsolatban rendkívül vegyes mind a csoportok közötti, mind a csoporton belüli álláspont. Csoportvélemény nincs. Az azonban tény, hogy a balesetet okozóknak a felét a baleset teljesen váratlanul érte, hiszen saját bevallásuk szerint erre nem számítottak.

A baleset okozójává válásról alkotott vélemény a következő — eddig tárgyalt — szempontokkal hozható összefüggésbe:

a) Az anyagi helyzetről alkotott véleménnyel. (M — 38. és 13.)

86. táblázat:

Elkövető				
38	13	1	2	Ö
1		8	16	24
2		6	18	24
Ö		14	34	48

$$p=0,50$$

		Kontroll		
38	13	1	2	Ö
1		48	71	119
2		49	45	94
Ö		97	116	213

$$r = 0,1175$$

$$X^2 = 2,9441$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A gyenge kapcsolat a kontrollcsoportnál azt fejezi ki, hogy a baleset okozójává válással elsősorban azok számolnak, akik anyagi helyzetüket kedvezőtlennebbnek ítélik meg.

b) A személygépkocsi-vezetői gyakorlattal: (M — 38. és 16.)

87. táblázat:

Elkövető				
38	16	1	2	Ö
1		10	14	24
2		7	17	24
Ö		17	31	48

$$p=0,30$$

		Kontroll		
38	16	1	2	Ö
1		103	16	119
2		72	22	94
Ö		175	38	213

$$r = 0,1291$$

$$X^2 = 3,5534$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Az adatok szerint a megint csak a kontrollcsoportnál megmutatkozó kapcsolat azt jelzi, hogy a legoptimálisabb vezetési gyakorlattal rendelkezők számolnak leginkább a balesetokozás lehetőségével.

c) A balesetek okairól alkotott véleménnyel: (M — 38. és 40.)

88. táblázat:

Elkövető

38 40	1	2	Ö
1	6	10	16
2	18	14	32
Ö	24	24	48

$$p = 0,20$$

Kontroll

38 40	1	2	Ö
1	99	20	119
2	88	6	94
Ö	187	26	213

$$r = 0,1581$$

$$X^2 = 5,3246$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

A kontrollcsoportra jellemző az, hogy akik bár nem tudják magukat baleset-
okozóknak tekinteni, a balesetek okait tipikusan az emberi tényezőkben vélik
felfedezni.

d) A szerencsének a balesetben játszott szerepével: ($M_1 = 38.$ és $25.$)

89. táblázat:

Elkövető

38 25	1	2	Ö
1	5	13	18
2	6	12	18
Ö	11	25	36

$$p = 0,70$$

Kontroll

38 25	1	2	Ö
1	69	25	94
2	66	11	77
Ö	135	36	171

$$r = 0,1502$$

$$X^2 = 3,8591$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az elkövetői csoporton belül ismét nem állapítható meg összefüggés. A kont-
rollcsoport esetében kitűnik, hogy még azok is, akik magukat nem tudják bal-
esetokozónak elképzelni, azok is tagadják a szerencse szerepét.

Elképzelte-e már, hogy olyan baleset okozójává válhat, amelyért szabad-
ságvesztésre is ítéltetik? ($M = 39.$)

90. táblázat:

M	1	2	Ö
1	16	37	53
2	12	36	48
Ö	28	73	101

$$X^2 = 0,3818$$

$$f = 1$$

$$p = 0,50$$

A csoportok között különbség ismét nem mutatható ki. Mindkét tábor többsége ezzel a lehetőséggel nem számol.

A szabadságvesztéssel járó balesetokozóvá válásról alkotott elképzelés a különböző járművezetői csoportoknál a következő tényezőkkel hozható összefüggésbe:

a) A legmagasabb iskolai végzettséggel. (M — 39. és 8.)

91. táblázat:

Elkövető			
39 8	1	2	Ö
1	11	1	12
2	24	12	36
Ö	35	13	48

$$r = 0,2435$$

$$X^2 = 2,8483$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Kontroll			
39 8	1	2	Ö
1	62	3	65
2	138	9	147
Ö	200	12	212

$$p = 0,50$$

Az adatok szerint az elkövetői csoporton belül a magasabban képzettek vélekednek leginkább úgy, hogy a balesetokozást lehetetlennek tartják a szóban forgó formában. (Ugyanez állapítható meg a kontrollcsoportnál is. Az eltérés az, hogy az elkövetői csoporton belül az alacsonyan képzettek közül is sokan vallják, hogy nem okozhatnak balesetet.) Az adatok szerint azonban — általánosságban — a magasán képzettek inkább vélekednek úgy, hogy súlyos kimenetelű balesetnek válhatnak okozóivá.

b) A szakképzettséggel. (M — 39. és 12.)

92. táblázat:

Elkövető			
39 12	1	2	Ö
1	6	6	12
2	21	15	36
Ö	27	21	48

$$p = 0,50$$

Kontroll			
39 12	1	2	Ö
1	60	5	65
2	124	24	148
Ö	184	29	213

$$r = 0,1144$$

$$X^2 = 2,7900$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A kontrollcsoportnál kimutatható összefüggés azt jelzi, hogy a baleset okozójává válással legkevésbé — számarányukhoz viszonyítottn — a hivatásuktól, szakmájuktól idegen képzettséggel rendelkezők számolnak.

c) A kontrollcsoport esetében erős függetlenség állapítható meg a gépjárművezetői gyakorlattól. ($M = 39$. és 15 ., $p = 0,95$.)

d) A kontrollcsoport esetében ugyancsak $p = 0,95$ szignifikancia szinten függetlenség mutatható ki a jogosítvány-birtoklási idővel. ($M = 39$. és 17 .)

e) A jármű biztonságosabb felszereltségével való kapcsolat. ($M = 39$. és 24 .)

93. táblázat:

Elkövető				Kontroll					
39	24	1	2	Ö	39	24	1	2	Ö
1		9	3	12	1		36	29	65
2		12	24	36	2		83	65	148
Ö		21	27	48	Ö		119	94	213

$$r = 0,3636$$

$$X^2 = 6,3492$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

$$p = 0,90$$

A kapott adatok szerint az elkövetői csoport korrelációja azt jelenti, hogy első-sorban azok mutattak nagyobb gondosságot járművük iránt, akik elképzelhetőnek tartották, hogy súlyos balesetet fognak okozni. A megállapítás fordítva is igaz. A kontrollcsoport esetében a két tényező egymástól függetlennek tekinthető.

f) A baleset okairól alkotott nézetek. ($M = 39$. és 40 .)

94. táblázat:

Elkövető				Kontroll					
39	40	1	2	Ö	39	40	1	2	Ö
1		4	8	12	1		52	13	65
2		12	24	36	2		135	13	148
Ö		16	32	48	Ö		187	26	213

$$p = 0,99$$

$$r = 0,1577$$

$$X^2 = 5,3019$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az elkövetői csoport a két kérdés kapcsán teljes függetlenséget mutat. A kontrollcsoport szignifikanciája azt jelzi, hogy bár a döntő többség elképzelhetőnek tartja azt, hogy súlyos kimenetelű balesetet okozzon, azonban éppen ez a csoport vallja leginkább azt, hogy a balesetek emberi okokra vezethetők vissza. Ebben a magát kiváló vezetőnek képzelő csoportban a balesetekről ob-

jektivizáló nézetet vallók viszonylag lényegesen kisebb számban szerepelnek, mint azok között, akik magukat is gyengébb vezetőnek vélik.

g) Vélemény a szerencse szerepéről. (M — 39. és 25.)

95. táblázat:

Elkövető			
39 25	1	2	Ö
1	3	6	9
2	8	19	27
Ö	11	25	36

$$p=0,80$$

Kontroll

39 26	1	2	Ö
1	36	18	54
2	99	18	117
Ö	135	36	171

$$r = 0,2046$$

$$X^2 = 7,1616$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A jelenség hasonló az előzőhöz, az indokaink is azonosak, ezért a további részletezésre nem kívánunk kitérni.

A járművezetéssel kapcsolatban végül még egy kérdésre adott felelettel kívántuk az egyes személyek közlekedési beállítódását mérni. Arra kerestünk választ, hogy a járművezetők véleménye szerint a *vezetés megkezdése előtt mennyi idővel tilos már inni*. Az adatok első összesítése után azonban a csoporthatárok nem várt módon voltak meghúzhatók. Nem aszerint, hogy az egyén milyen időtartam-meghatározást adott, hanem elsősorban aszerint, hogy az ivási tilalmi időt fix időtartamban jelölte-e meg, vagy pedig az elfogyasztott alkohol mennyiségétől tette-e függővé. Így vált a kérdés kissé intelligencia-teszté. Az eredményekről a 96. táblázat nyújt áttekintést. (H — 8., M — 41.)

96. táblázat:

H	1	2	Ö
1	40	45	85
2	21	46	67
Ö	61	91	152

$$X^2 = 3,8514$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

M	1	2	Ö
1	15	37	52
2	9	39	48
Ö	24	76	100

$$X^2 = 1,5100$$

$$f = 1$$

$$p > 0,10$$

Látható, hogy szignifikáns eltérés — a kontrollcsoportra kedvezően — csak a hivatásos járművezetők körén belül volt tapasztalható. E körön belül általában — feltételezhetően a rendszeres oktatás hatására is — kedvezőbb a logikailag megfelelőbb választ adók részaránya.

6. A balesetekkel kapcsolatos jellemzők
— összefüggésben a szociálpszichológiai mutatókkal

Mielőtt a már megtörtént balesetek jellemzőivel foglalkoznánk, röviden áttekintjük a balesetek előzményeit. A *baleset* — amint hangoztattuk már — nem véletlen, hanem *determinált jelenség*. A megállapítás több szempontból is érvényes. Így:

— Az előzőekben úgy véljük, hatásosan sikerült bebizonyítani, hogy a balesetező számos, nemcsak pszichológiai, de szociológiai jellegű mutatóban is eltér a jó vezetőktől.

— A külföldi alapkutatások során bizonyítást nyert az is, hogy nagyszámú magatartáshibával járó ún. „majdnem balesetet” követ egy baleset. Ezért sokan azt vallják, hogy nem a megtörtént eseményt, hanem az eredménnyel nem járó viselkedéshibákat, ezek okait érdemes elsősorban tanulmányozni.

— Maga a baleset, annak ideje, helye, résztvevői sem a véletlen függvényei. Vannak olyan aktuális predispozíciók, amelyek segítenek ahhoz, hogy egyrészt kedvezőtlen személyiség-tulajdonságok a felszínre kerüljenek, másrészt ezeknek társadalomra veszélyes következményei legyenek. A következőkben ezekről az aktuális tényezőkről lesz kissé bővebben szó.

A hivatásos járművezetőknél súlyos problémaként merült fel a kutatási időszakban a túlfeszített munkavégzés miatti kimerültség. A járművezetők csak rendszertelenül kaptak szabadnapot. Most röviden azt értékeljük, hogy a fáradtság különösen milyen egyéb tulajdonságokkal párosulva válik balesetelőidéző tényezővé.

A *szabadnap ideje* és a városi forgalomhoz szokottság összefüggéséről (H — 43. és 12.) ad képet a következő táblázat:

97. táblázat:

43	12	1	2	Ö
1		5	24	29
2		5	5	10
Ö		10	29	39

$$r = 0,3275$$

$$X^2 = 4,1851$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az adatok azt mutatják, hogy aki felnőtt korban szokott csak a városi forgalomhoz, aki a fokozott alkalmazkodási szükségességet csak későn sajátította el, az annak ellenére balesetet okoz, hogy egyébként kimerülve nincs.

Az egyénnek ahhoz, hogy akár más, akár a saját maga által okozott hibáját időben is helyesen képes legyen kompenzálni, pszichofiziológiailag teljes értékűnek kell lennie. Ezt fel nem ismerve *számos járművezető csak rendszertelenül étkezik*, így a kritikus pillanatban a kalóriaszegénység következtében sem képes a helyes magatartásra. A témakört mind a hivatásos, mind a magánjárművezetők esetében vizsgáltuk. (H — 45., ill. M — 53.)

A *hivatásos járművezetők* körében kapcsolat mutatható ki a rendszeres étkezés és az otthoni pihenés biztosíthatósága között. (H — 45. és 18.) A tényleges kapcsolatokról a következő táblázat nyújt képet.

98. táblázat:

45 18	1	2	Ö
1	17	1	18
2	7	3	10
Ö	24	4	28

$$r = 0,3347$$

$$X^2 = 3,1370$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Az adatok szerint bár objektíve mindkét mutatónál a kedvezőbb tényezők vannak túlsúlyban, azonban akiknél az otthoni pihenés nincs biztosítva, azoknál inkább fordul elő a rendszertelenül történő étkezés.

A rendszertelen táplálkozás és a fegyelmezetlen munkavégzés ugyancsak kapcsolatba hozhatók egymással. Erről ad képet a következő táblázat. (H — 45. és 14.)

99. táblázat:

45 14	1	2	Ö
1	27	2	29
2	7	3	10
Ö	34	5	39

$$r = 0,3017$$

$$X^2 = 3,5511$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A kapcsolat aránya megegyezik az előzővel. Más szóval: a rendszertelenül étkezők között nagyobb arányban találni fegyelmezetlen embereket.

A *magánjármű-vezetők* körében a már említett mutató szintén több szociológiai jellegű tényezővel hozható összefüggésbe.

a) Így kapcsolat mutatható ki a szakképzettséggel. (M — 53. és 12.) A megoszlást táblázatban mutatjuk be.

100. táblázat:

53 14	1	2	Ö
1	20	6	26
2	7	15	22
Ö	27	21	48

$$r = 0,4530$$

$$X^2 = 9,8514$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok szerint az alacsonyan — vagy alacsonyabban — képzettek rendszeretlenebbül is táplálkoznak, nem fordítanak figyelmet a vezetés alatti pszichofiziológiai kondicionáltság szükségességére.

b) Ugyancsak kapcsolat mutatható ki a „vándormadár” munkamóddal is. A tényleges helyzetet a következő táblázat mutatja. (M — 53. és 14.)

101. táblázat:

53	14	1	2	Ö
1		16	19	26
2		7	15	22
Ö		23	25	48

$$r = 0,2964$$

$$X^2 = 4,2176$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

A munkahelyüket gyakran változtatók többsége rendszertelenül is étkezik.

c) A rendszertelen étkezés teljesen független a vezetési gyakorlattól. (M — 53. és 16.) Ez azt jelenti, hogy a témakör kapcsán említett szükségességet a járművezetők maguk nem ismerik fel.

d) A táplálkozás kapcsolatba hozható a járműfelhasználási szokással. (M — 53. és 19.)

102. táblázat:

53	19	1	2	Ö
1		7	19	26
2		15	7	22
Ö		22	26	48

$$r = 0,4125$$

$$X^2 = 8,1709$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A kapcsolat arra utal, hogy a rendszeresen táplálkozó járműveket elsősorban munkába járáshoz, míg a rendszertelenül étkezők szórakozásra veszik igénybe. Ha esetleges oksági kapcsolatot keresünk, a kérdést természetesen indokolt fordítva megfogalmazni.

A következőkben a balesetek egyes jellemzőinek értékelésére kerül sor. Elsőként a balesetek helyéről teszünk említést. A számítások előtt az volt a feltevezésünk, hogy az egyszerűbb, illetve a bonyolultabb közlekedési helyzetnek való meg nem felelős sem a véletlen műve. Ezért kutatásunkat ilyen irányban folytattuk.

A hivatásos járművezetők vonatkozásában két esetben találtunk összefüggést. Egyik a rendszeres közlekedés helye, a másik a megvalósított szabálysze-gés. (H — 30. és 2., illetve 28.) A tényleges képet a következő táblázatok mutatják.

103. táblázat:

30	2	1	2	Ö
1+2		27	2	29
3		14	24	38
Ö		41	26	67

$$r = 0,5755$$

$$X^2 = 9,9999$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A kapcsolat arra utal, hogy bár a járművezetők többsége rendszeresen városban közlekedik, de lakott területen kívül, vidéken okozza baleseteit, azonban a járművezetők többsége a rendszeres közlekedése jellegével azonos jellegű környezetben okozza a balesetet. (Városi vezetők lakott területen belül, a nem városiak lakott területen kívül.) Ezek szerint nem az ismeretlen közlekedési közeg, hanem sokkal inkább a megszokottság a balesetek egyik fő hátsó mozgatórugója.

A *magánjármű-vezetők esetében* a következő mutatóknál mutatkozott korreláció a baleset helyével.

a) A felnövekvés helye a következő táblázat szerint: (M — 44. és 6.)

104. táblázat:

44	6	1	2	Ö
1		15	4	19
2		9	20	29
Ö		24	24	48

$$r = 0,4686$$

$$X^2 = 10,5408$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Bár az elkövetők egyenlő arányban nőttek fel városban, illetve vidéken, a balesetek többsége vidéken következik be. A baleseteket elsősorban a felnövés helyével azonos közegben okozzák.

b) A rendszeres közlekedés helyével a következők szerint: (M — 44. és 2.)

105. táblázat:

44	2	1	2	Ö
1		15	4	19
2		13	16	29
Ö		28	20	48

$$r = 0,3384$$

$$X^2 = 5,4981$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

Az adatok szerint a baleseteket elsősorban a rendszeres közlekedés helyén okozzák, tehát a járművezetők többsége nem hivatkozhat a helyismeret hiányára.

c) Összefüggés a szerencsének a balesetek bekövetkezésében játszott szerepével. (M — 44. és 25.)

106. táblázat:

44	25	1	2	Ö
1		1	12	13
2		10	13	23
Ö		11	25	36

$$r = 0,3731$$

$$X^2 = 5,0126$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Bár — amint arról már említést tettünk — a balesetezők körében lényegesen elterjedtebb az objektívizáló, fatalista szemlélet a balesetek okairól és megelőzhetőségéről, ez a tendencia fokozottan erős a városi balesetezők körében.

A balesetek időpontját ugyancsak megkíséreltük néhány egyéb szemponttal is összefüggésbe hozni. Kapcsolat azonban sehol nem volt kimutatható.

Kutattuk a balesetig eltelt idő és a többi mutató közötti esetleges kapcsolatot. A hivatásosoknál a következő összefüggések voltak kimutathatók:

a) Vezetéssel eltöltött idő és a szakképzettség kapcsolata: (H — 44. és 5.)

107. táblázat:

44	5	1	2	Ö
1		8	47	55
2		5	7	12
Ö		13	54	67

$$\begin{aligned} r &= 0,2629 \\ X^2 &= 4,6334 \\ f &= 1 \\ p &= 0,05 \end{aligned}$$

Az adatok szerint egyrészt megállapítható, hogy a balesetek többsége nem vezethető vissza a fáradtságra, illetőleg — amint arról már szó volt — a balesetezők többsége szakképzetlen, illetőleg a járművezetői hivatástól idegen szakképzettséggel rendelkezik. Ezen túlmenően azonban az is kitűnik, hogy a vezetés szempontjából kedvező időben — túl az első órán — inkább okoznak a szakképzettségi szempontból kedvezőtlen megítélés alá eső egyének balesetet, mint a vezetés szempontjából is kedvezőtlen időszakban. Ez azt jelenti, hogy a csökkent szakmai ismerettel és hivatásszeretettel rendelkező egyének kevésbé képesek tartósan jó teljesítményt nyújtani.

b) Vezetéssel eltöltött idő és az egyén fegyelmi szintje: (H — 44. és 15.)

108. táblázat:

44	15	1	2	Ö
1		27	5	32
2		2	5	7
Ö		29	10	39

$$\begin{aligned} r &= 0,4904 \\ X^2 &= 9,3807 \\ f &= 1 \\ p &= 0,01 \end{aligned}$$

A táblázat szerint a vezetés szempontjából kedvezőtlen első időszakban első sorban a fegyelmi szempontból is kedvezőtlen megítélés alá eső egyének okoznak balesetet.

c) Vezetéssel eltöltött idő és a városi forgalomhoz szokás kapcsolata: (H — 44. és 12.)

109. táblázat:

44 12	1	2	Ö
1	10	22	32
2	0	7	7
Ö	10	29	39

$$r = 0,2746$$

$$X^2 = 2,9418$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Bár a kapcsolat gyenge, de egyértelmű: aki nem a gyermekkorában szokik hozzá a városi forgalomhoz, az a közlekedés kritikus időszakában is kevésbé képes a forgalomhoz alkalmazkodni.

d) Vezetéssel eltöltött idő és a vezetési gyakorlat. (H — 44. és 27.)

110. táblázat:

44 27	1	2	Ö
1	2	21	23
2	2	3	5
Ö	4	24	28

$$r = 0,3426$$

$$X^2 = 3,2869$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Megállapítható, hogy — bár általában nagyobb a kis vezetési gyakorlattal rendelkezők aránya — a rutintalan gépkocsivezetők egyúttal feltételezhetően kevésbé képesek az egyébként kedvezőbb — 1 órán túli — időszakban megfelelni. Az első órán belüli baleseteknél lényegi különbség nem állapítható meg.

A következőkben a vezetéssel eltöltött időt a *magánjármű-vezetők vonatkozásában* vizsgáljuk. Először azt elemezzük, hogy a vezetéssel eltöltött idő milyen kapcsolatba hozható más mutatókkal. (Független változó: M — 51.)

a) A balesetig a vezetéssel eltöltött idő és a vezetés megkezdésének ideje közötti kapcsolat. (M — 51. és 18.)

111. táblázat:

51 18	1	2	Ö
1	3	19	22
2	10	16	26
Ö	13	35	48

$$r = 0,2783$$

$$X^2 = 3,7188$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A kapcsolat viszonylag gyenge. Az azonban megállapítható, hogy elsősorban azok okoznak a vezetésbiztonsági szempontból kedvezőbb időtartományban balesetet, akik személyiségük végső kiforrása előtt kezdtek el vezetni. A kapcsolatot lényegére nem tudunk magyarázatot találni.

b) A vezetéssel eltöltött idő és a rendszeres vezetés helye. (M — 51. és 20.)

112. táblázat:

51 20	1	2	Ö
1	13	9	22
2	8	18	26
Ö	21	27	48

$$r = 0,2844$$

$$\chi^2 = 3,8841$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Bár egyrészt megállapítható, hogy a balesetezők eseményeiket többségükben a vezetés megkezdésétől számított egy órán belül okozták, illetőleg, hogy többségük vidéken vezet rendszeresen, az azonban kitűnik, hogy a várakozással ellentétben nem a városban — ahol pedig elsősorban rövid utakra veszik igénybe az autósok járműveiket — következnek be inkább az első órában a balesetek, hanem éppen vidéken.

c) A vezetéssel eltöltött idő és a baleset helyének jellemzői: (M — 51. és 47.)

113. táblázat:

51 47	1	2	Ö
1	3	19	22
2	10	16	26
Ö	13	35	48

$$r = 0,2783$$

$$\chi^2 = 3,7188$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A viszonylag gyenge kapcsolat arra utal, hogy a vezetés szempontjából kedvezőbb időtartományban a figyelem lankad, s így a balesetek is egyszerűbb körülmények között, elsősorban nem az útkeresztveződésekben történnek.

Az előző témakörrel függ össze annak kutatása, hogy az egyén a *balesetig hány kilométert tett meg*. Ezzel lényegében a vezetéssel eltöltött idő tartamát is szűkíthettük. Kapcsolatokat a következő mutatóknál kaptunk.

a) A balesetig megtett km és a vezetés megkezdésének ideje. (M — 52. és 18.) Az összefüggés számszerűen is megegyezik az előzőekben tárgyalt időtényező változattal, így annak ismertetésére nem térünk ki.

b) A balesetig megtett km és a rendszeres vezetés helye közötti kapcsolat. (M — 52. és 20.) szintén azonos az előzővel, így ezt sem ismertetjük.

c) A vezetéssel eltöltött idő és a baleset helyének jellemzői közötti kapcsolat (M — 52. és 47.) értékelése során szintén az időtényező vizsgálatával azonos eredményre jutottunk, így ezt sem ismertetjük.

Összefoglalóul azonban megállapíthatjuk, hogy az időtényezőnek az egyéb mutatókkal megállapított kapcsolata a kimutatásban szereplő 1 órán túli/belüli viszony helyett a vezetés megkezdését követő néhány percre korlátozható.

A balesetek objektív mutató közül következőként a *baleset jellegét* vizsgáltuk a hivatásos járművezetői kategóriánál. Az adatok értékelése során a következő összefüggések voltak kimutathatók:

a) A baleset jellege és a vezetés megkezdésének helye között. (H — 36. és 26.)

114. táblázat:

36 26	1	2	Ö
1	12	4	16
2	9	3	12
Ö	21	7	28

$$p = 0,99$$

Amint látható, a két tényező egymástól teljesen független. Így lényegében nem adható előrejelzés arra vonatkozóan, hogy a városi, avagy a vidéki környezetben a vezetést megkezdő egyén milyen típusú szabályszegés elkövetésére hajlamos.

b) A baleset jellege és a rendszeres közlekedés helye között. (H — 36. és 2.)

115. táblázat:

36 2	1	2	Ö
1	31	14	45
2	10	12	22
Ö	41	26	67

$$r = 0,2258$$

$$X^2 = 3,4171$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A következtetés meglehetősen banális: a rendszeresen városban közlekedők tipikusan a komplikáltabb szabályszegéseket valósítják meg.

c) A baleset jellege és a baleset ideje között. (H — 36. és 31.)

116. táblázat:

36 31	1	2	Ö
1	37	8	45
2	12	10	22
Ö	49	18	67

$$r = 0,2932$$

$$X^2 = 5,7606$$

$$f = 1$$

$$p = 0,02$$

A kapcsolat lényege: a vezetés első időszakában elemi hibákat követnek el az autósok. Az összetettebb, nagyobb koncentrációt igénylő hibákat a későbbiek folyamán követik el.

d) A baleset jellege és a baleset helye között. (H — 36. és 30.)

117. táblázat:

36 30	1	2	3	Ö
1	24	5	16	45
2	5	5	12	22
Ö	29	10	28	67

$$r = 0,2944$$

$$X^2 = 5,8087$$

$$f = 2$$

$$p = 0,10$$

Az eltérés lényege az első oszlopban keresendő. Megállapítható, hogy a bonyolultabb szabályszegéssel járó balesetek a városokban következnek be elsősorban, illetve még helyesebben: a városi környezetben egyszerű hiba elkövetésével ritkán fordul elő baleset.

Következő kérdéskörként azt értékeljük, hogy az eddig tárgyalt — és logikailag kapcsolatba hozható — mutatók közül melyek korrelálnak a *szabályszegés gondatlan, illetőleg tudatos jellegével*.

a) A szabályszegés jellege és a baleset ideje: (H — 35. és 31.)

118. táblázat:

35 31	1	2	Ö
1	31	7	38
2	18	11	29
Ö	49	18	67

$$r = 0,2180$$

$$X^2 = 3,1867$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Megállapítható, hogy a gondatlan szabályszegések eredményeként bekövetkező balesetek elsősorban a nappali időszakban, míg a tudatosak főként az éjszakai időszakban történnek meg. A járművezetők ez utóbbi időben anoninitásukat tovább fokozhatják, s így bízhatnak abban, hogy tudatosan megvalósított szabályszegésük büntetlen marad. Eközben azonban figyelmen kívül hagyják a forgalombiztonság alapvető követelményeit.

b) A szabályszegés jellege és a baleset helye: (H — 35. és 30.)

119. táblázat:

35 30	1	2	3	Ö
1	21	4	13	38
2	8	6	15	29
Ö	29	10	28	67

$$r = 0,2800$$

$$X^2 = 5,2563$$

$$f = 2$$

$$p = 0,10$$

Az adatok az előző kérdés kapcsán adott véleményünket hely szerint is megerősítik. Amíg a városban elsősorban a gondatlan szabályszegések dominálnak, addig a községekben a két szabályszegési típus között különbség nem állapítható meg. Nyilvánvaló, hogy bár a névtelenségre való csábítás a városokban a nagyobb, azonban az ellenőrzésnek a vidéken megfigyelhető lényegesen fokozottabb hiányosságai a járművezetőket itt „ösztöngzik” inkább adott helyzetben — és éjjel — a durván szabályszegő módon való haladásra.

A következőkben azt értékeljük, hogy a megvalósított KRESZ-szabálysértés hogyan viszonyul az egyéb eddig tárgyalt mutatókhoz. Először a *hivatásos* járművezetők adatait értékeljük.

a) KRESZ-szabálysértés és a rendszeres közlekedési környezet. (H — 28. és 2.)

120. táblázat:

28 2	1	2	Ö
1	20	2	22
2	14	20	34
3	7	4	11
Ö	41	26	67

$$\begin{aligned} r &= 0,4562 \\ X^2 &= 13,9450 \\ f &= 2 \\ p &= 0,001 \end{aligned}$$

Megállapítható, hogy a lényegi eltérés csak a városi környezetben fedezhető fel, ahol a járművezetők csaknem kizárólag a viszonylag bonyolultabb, összetettebb figyelmet igénylő szabályok megszegésének árán követik el eseményeiket.

b) KRESZ-szabálysértés és a vezetési gyakorlat. (H — 28. és 27.)

121. táblázat:

28 27	1	2	Ö
1	1	7	8
2	2	12	14
3	1	5	6
Ö	4	24	28

$$p=0,95$$

A szabálysértés jellege független a vezetési gyakorlattól.

c) KRESZ-szabálysértés jellege és a baleset helye. (H — 28. és 30.)

122. táblázat:

28 30	1	2	3	Ö
1	17	1	4	22
2	8	6	20	34
3	4	3	4	11
Ö	29	10	28	67

$r = 0,3594$
 $X^2 = 17,3114$
 $f = 4$
 $p = 0,01$

Megállapítható, hogy a bonyolultabb jellegű KRESZ szabályokat a városi környezetben közlekedők, az egyszerűbbeket pedig a vidéken balesetezők szegték meg. A gyalogosokkal kapcsolatos KRESZ-szabálysértések helyi jellegzetességeket nem mutatnak fel, bár kétségtelen, hogy számarány szempontjából a vidék képezi a többséget a várossal szemben.

d) Semmiféle összefüggés nem állapítható meg a szabálysértés jellege és a között, hogy az egyén mennyi vezetési idő eltelte után okozza a balesetét. (H — 28. és 44.)

e) KRESZ-szabálysértés és a szabályszegés jellege közötti kapcsolat. (H — 28. és 35.)

123. táblázat:

28 35	1	2	Ö
1	17	5	22
2	18	16	34
3	3	8	11
Ö	38	29	67

$r = 0,3427$
 $X^2 = 7,8688$
 $f = 2$
 $p = 0,05$

Megállapítható, hogy a bonyolult közlekedési szabályokat tipikusan gondatlanul szegik meg; az egyszerűbb szabályszegéseknél lényegi különbség nem mutatható ki; a gyalogosok esetében viszont a többség a KRESZ-t tudatosan megszegve okozza a balesetet.

A magánjármű-vezetők esetében a következő kép tárul elénk:
a) A KRESZ-szabálysértés kapcsolata az iskolai végzettséggel. (M — 50. és 8.)

124. táblázat:

50 8	1	2	Ö
1	15	2	17
2	20	11	31
Ö	35	13	48

$r = 0,2552$
 $X^2 = 3,1278$
 $f = 1$
 $p = 0,10$

Megállapítható, hogy a magasabb iskolai végzettséggel rendelkezők az egyszerűbb KRESZ-szabályok ellen alig vétének, csaknem mindannyian a bonyolultabb manőverezést igénylő feladatoknak nem tudnak — vagy nem akarnak — eleget tenni. A kétféle szabálysértési típus az alacsonyabban képzetteknel kiegyensúlyozottabb, bár itt is dominál az elsőbbség különféle szabályainak megszegése.

b) A KRESZ-szabálysértés kapcsolata és a járművezetési gyakorlat megkezdésének életkor szerinti behatárolásával. (M — 50. és 18.)

125. táblázat:

50 ¹⁸	1	2	Ö
1	1	16	17
2	12	19	31
Ö	13	35	48

$$\begin{aligned} r &= 0,3532 \\ X^2 &= 5,9911 \\ f &= 1 \\ p &= 0,02. \end{aligned}$$

Az adatok tanúsága szerint az elsőbbségi szabályok különféle formáinak megszegése ellen elsősorban azok vétének, akik a tanulmány első részében már elkövető-specifikusnak megjelölt fiatal korban kezdtek el rendszeresen vezetni. Az idősebb korban a vezetést megkezdők főként az „egyszerűbb” szabályok ellen vétének.

c) A KRESZ-szabálysértés kapcsolata a járművezetői gyakorlattal. (M — 50. és 15.)

126. táblázat:

50 ¹⁵	1	1	Ö
1	11	6	17
2	12	19	31
Ö	23	25	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2488 \\ X^2 &= 2,9730 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

Az elsőbbségi szabályok ellen nem a gyakorlatlan, hanem elsősorban a rutinos járművezetők vétének. A megállapítás fordítva is jellemző: a kezdő vezetők elsősorban a kisebb figyelmet — és fegyelmet — igénylő, de egyúttal nagyobb begyakorlottságot kívánó — gondoljunk a sebesség és a követési távolság helyes megválasztására, mint rutinfeladatra — szabályokat szegik meg.

d) A KRESZ-szabálysértés és a jogosítvány-birtoklási idő kapcsolata. (M — 50. és 17.)

127. táblázat:

50 17	1	2	Ö
1	11	6	17
2	10	21	31
Ö	21	27	48

$$r = 0,3128$$

$$X^2 = 4,6972$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

A kapcsolat jellege pontosan — és szignifikánsabban — megegyezik az előző táblázatban foglaltakkal. Megállapításaink azonosak az ott mondottakkal, ezért nem ismételjük meg.

e) A KRESZ-szabálysértés és a járműhasználati szokás összefüggése. (M — 50. és 21., illetve M — 50. és 22.)

128/a táblázat:

50 21	1	2	Ö
1	3	14	17
2	15	16	31
Ö	18	30	48

$$r = 0,3036$$

$$X^2 = 4,4265$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

128/b táblázat:

50 22	1	2	Ö
1	1	16	17
2	14	17	31
Ö	15	33	48

$$r = 0,4052$$

$$X^2 = 7,8843$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A két táblázat egyértelmű következtetés levonására ad lehetőséget. Eszerint az áthaladási elsőbbség különféle formái ellen tipikusan a rendszeresen, minden nap közlekedők vétének, míg az alkalmi vezetők a már említett, elsősorban rutinizottságot igénylő szabályokat sértik meg.

f) Teljes ($p = 0,95$) függetlenség állapítható meg az egyén KRESZ-szabálysértési típusa és a balesetbe keveredési esélyéről alkotott véleménye között. (M — 50. és 37.)

g) Ugyancsak szignifikáns függetlenség ($p = 0,90$) állapítható meg a KRESZ-szabálysértés jellege és a balesetnek a vezetés megkezdését követő időbeli bekövetkezése között. Csaknem természetes, hogy a megállapítás azonos szignifikancia szinten érvényes a vezetés km szerinti távolságára is. (M — 50. és 51., illetve 50. és 52.)

A következő lépésként azt tanulmányozzuk, hogy az elkövetői, illetve a sértetti megelőzési lehetőségek és kísérletek milyen egyéb mutatókkal korrelálnak. Kutatási anyagainkban az elkövető mindegyik cselekményt megelőzhette volna. Így ennek lehetőségét külön értékelni értelmetlenség lenne. Kiterjesztjük viszont vizsgálódásunkat két, az elkövetővel kapcsolatos baleseti mutatóra, nevezetesen: *tett-e az elkövető a veszélyhelyzetben valamit a bűncselekmény meg-*

akadályozására, illetve a baleset egyfajta, avagy többfajta szubjektív ok miatt következett-e be.

Számos balesetnél figyeltük meg azt, hogy az okozónak számos lehetősége lenne saját viselkedéshibájának kiküszöbölésére, azonban ezek egyikével sem élt. Ezúttal ennek a mélyére kíséreltünk hatolni. Összefüggést azonban az eddig tárgyalt mutatók közül csak kettővel sikerült találni, az is függetlenséget bizonyít. Nevezetesen a szóban forgó szempont független a büntetett, vagy büntetlen előléttől általában ($p = 0,95$) és a közlekedési büntetettség vonatkozásában is ($p = 0,90$).

A szubjektív okok bonyolultsága, illetve egyszerűsége a következő tényezőkkel hozható kapcsolatba:

a) Szubjektív okok jellege és a közlekedési büntetettség. (M — 55. és 49.)

129. táblázat:

55 49	1	2	Ö
1	15	3	18
2	18	12	30
Ö	33	15	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2437 \\ X^2 &= 2,8509 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

A szám adatok alapján egyrészt megállapítható, hogy a balesetek többsége egyszerű szubjektív okok következménye. A jelen alkalommal először büntetett személyek azonban nagyobb arányban voltak a személyükben levő többfajta szubjektív ok „áldozatai”, mint a már ismételt balesetezők, akiknél az egyfajta magatartáshiba volt a domináló.

b) Szubjektív okok jellege és az elkövetőnél tapasztalható elhárítási kísérlet kapcsolata. (M — 55. és 56.)

130. táblázat.

55 56	1	2	Ö
1	11	7	18
2	11	19	30
Ö	22	26	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2375 \\ X^2 &= 2,7076 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

A meglehetősen gyenge kapcsolat alapján azt tételezhetjük fel, hogy azok a személyek, akik többféle szubjektív ok miatt követik el cselekményüket, nagyobb erőfeszítést tesznek, mint azok, akiknek baleseteinél csak egyféle ok játszik szerepet.

Következő témakörként azt értékeltük, hogy az objektív okok által is befolyásolt baleset milyen egyéb mutatókkal hozható összefüggésbe.

a) Az objektív okok szerepe és az elkövető iskolai végzettségének kapcsolata erős függetlenséget ($p = 0,90$) mutat, ami alapján arra a következtetésre

juthatunk, hogy az intelligenciával semmiképpen sem található összefüggés.

b) Objektív okok szerepe és a szakképzettség jellege közötti függetlenség még erősebb ($p = 0,95$), ezért a munkaköri kiegyensúlyozottság megléte vagy hiánya sem kapcsolható összefüggésbe a közlekedési veszélyhelyzetek uralmával.

c) Objektív okok szerepe és az anyagi helyzetről alkotott vélemény. (M — 54. és 13.)

131. táblázat:

54 13	1	2	Ö
1	10	31	41
2	4	3	7
Ö	14	34	48

$$r' = 0,2543$$

$$X^2 = 3,1046$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A gyenge kapcsolat arra utal, hogy akinek anyagi helyzete kiegyensúlyozatlan (vagy helyzetét ilyennek képzei), kevésbé képes úrrá lenni a saját szabályszegése következtében előálló de más tényezők által is befolyásolt veszélyhelyzetben. Egyidejűleg azt is megállapíthatjuk, hogy a balesetek döntő többségénél objektív okok is közreműködnek.

d) Objektív okok szerepe és a jogosítvány-birtoklási idő kapcsolata. (M — 54. és 17.)

132. táblázat:

54 17	1	2	Ö
1	20	21	41
2	1	6	7
Ö	21	27	48

$$r = 0,2454$$

$$X^2 = 2,8909$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

Az adatok szerint a rutintalan vezetők elsősorban egymaguk okozzák baleseteiket, azoknál objektív okok nem hatnak közre. Ezzel részben megdöntöttnek látszik az a feltételezés, miszerint a kezdő vezetők elsősorban azért okoznak balesetet, mert rutintalanságuk folytán az állandóan változó — és gyakran a környezet által „kiprovokált” — veszélyhelyzetben nem tudják automatikusan a helyes megoldást választani. Ez igaz lehet továbbra is a sértetté válási szerepkörben, azonban mint okozók, lényegesen nagyobb arányban okozzák baleseteiket egyedül — összehasonlítva a rutinos vezetőkkel.

A következőkben a *balesetek viktimológiai szempontjaira* térünk ki röviden.²¹ Az már az előzőekben is bebizonyosodott, hogy a balesetek többségét

²¹ A viktimológia — mint a kriminológia egyre önállóuló szakterülete — mintegy 25 éves múltra tekinthet vissza. Érthető, hogy a szakkriminológiakon belül a téma még nincs kellő részletességgel kimunkálva. Azt azonban már régóta megfi-

nem az okozó egyedül idézi elő, azokban az elkövető szempontjából objektív tényezők is közrehatnak. Ezek közül tipikusnak a sértetti tevékenység mondható. A különböző kutatási szakaszokban a kérdéskört más-más nézőpontból elemeztük, a tapasztalatok alapján a sértetti hatás vizsgálatát konkrétabbá tettük. Ennek eredménye az, hogy a kérdésfeltevés eltérő a hivatásos és eltérő a magánjármű-vezetőknél. Először a *hivatásosokkal* kapcsolatos megállapításainkat rögzítjük.

a) A sértett megelőzési lehetőségeinek, valamint az elkövető városi forgalomhoz szokottságának kapcsolata. (H — 41. és 12.)

133. táblázat:

41 12	1	2	Ö
1	3	19	22
2	7	10	17
Ö	10	20	39

$$\begin{aligned} r &= 0,3127 \\ X^2 &= 3,8147 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

Megállapítható, hogy a két faktor között gyenge kapcsolat mutatható ki. Az adatok szerint a balesetek többségét a sértett megelőzhette volna. A sértett hibáját különösen azok az elkövetők nem voltak képesek kompenzálni, akik serdülő, vagy felnőtt korban szoktak a városi forgalomhoz.

b) A sértett megelőzési lehetőségeinek és az elkövető rendszeres közlekedése helyének kapcsolata. (H — 41. és 2.)

134. táblázat:

41 2	1	2	Ö
1	24	15	39
2	17	11	28
Ö	41	26	67

$$p = 0,90$$

Megállapítható, hogy a két tényező egymástól csaknem teljesen független. Az elkövető rendszeres városi, illetőleg országúti vezetési gyakorlata tehát nem segíti abban, hogy a másik közlekedési partner tipikus hibáit jobban megismerve azok ellen a megfelelő védekezést kialakítsa.

c) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövetőnek a vezetés megkezdésétől eltelt időtartamának összefüggése. (H — 41. és 44.)

gyelték, hogy a közlekedésben különösen gyakori az okozói-sértetti szerepcseré. Ebből arra a következtetésre lehet jutni, hogy az áldozat sok tekintetben hasonló személyiségtulajdonságokkal rendelkezik, mint az elkövető. Vö.: Ooijen, D. van: Rol van het slachtoffer van verkeersdelicten en preventie. In: Slachtoffers van delicten. Uitgeverij Bosch and Keuning n. v., Baarn, 1971. 110—116. old.

135. táblázat:

41 44	1	2	Ö
1	35	4	39
2	20	8	28
Ö	55	12	67

$$\begin{aligned}
 r &= 0,2355 \\
 X^2 &= 3,7185 \\
 f &= 1 \\
 p &= 0,10
 \end{aligned}$$

Az ismét meglehetősen gyenge kapcsolat azt a következtetést engedi meg levonni, hogy a sértett tipikusan a vezetés megkezdését követő első órában bekövetkező baleseteket képtelen megelőzni. A sértetti szerep elsősorban a későbbi időben bekövetkező baleseteknél dominál.

d) A sértetti megelőzhetőség összefüggésben van a sértetti minőséggel is. Erről ad tájékoztatást a következő táblázat. (M — 41. és 34.)

136. táblázat:

41 34	1	2	Ö
1	19	20	39
2	7	21	28
Ö	26	41	67

$$\begin{aligned}
 r &= 0,2400 \\
 X^2 &= 3,8609 \\
 f &= 1 \\
 p &= 0,05
 \end{aligned}$$

Az adatok szerint a gyalogosokhoz és az utasokhoz viszonyítottna a járművezetők aránya a megelőzhetetlen baleseteknél lényegesen kisebb. Ez azt látszik bizonyítani, miszerint — ha az abszolút számokat nézzük — a gyalogosok előzhetik meg inkább a baleseteket (mivel a balesetbeli részarányuk is nagyobb), azonban relatíve a járművezetőknek van inkább esélyük az elkövető hibáinak kivédésére.

A magánjármű-vezetőknel azt értékeltük, hogy — egyrészt — a sértett tehetett-e valamilyen intézkedést a baleset megelőzésére — másrészt —, hogy a sértettek milyen arányban hatottak közre a KRESZ rájuk vonatkozó konkrét szabályának megszegésével. Először a megelőzési lehetőség és a többi tényező kapcsolatát elemezzük.

a) A sértett megelőzési lehetősége és az elkövető vezetési gyakorlatának életkor szerinti megkezdése közötti kapcsolat. (M — 57. és 18.)

137. táblázat:

57 18	1	2	Ö
1	5	24	29
2	8	11	19
Ö	13	35	48

$$\begin{aligned}
 r &= 0,2736 \\
 X^2 &= 3,5935 \\
 f &= 1 \\
 p &= 0,10
 \end{aligned}$$

Megállapítható egyrészt, hogy a balesetek többsége a magánjármű-vezetők esetében is a sértett által megelőzhető. Másrészt kitűnik, hogy ez a jelenség különösen azon elkövetőknél dominál, akik fiatal korban kezdtek el vezetni. A jelenségre magyarázatot adni nem tudunk.

b) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövető járművezetői gyakorlata közötti összefüggések. (M — 57. és 15.)

138. táblázat:

57 15	1	2	Ö
1	17	12	29
2	6	13	19
Ö	23	25	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2647 \\ X^2 &= 3,3635 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

A számadatok szerint a sértett elsősorban a kis vezetési gyakorlattal rendelkező elkövető magatartáshibáját nem állt módjában kompenzálni. E szerint a rutintalan vezetők — amint az egyébként is ismert — hibáik váratlan és magatartásuk kiszámíthatatlan jellege miatt kevésbé számíthatnak a környezet segítségére.

c) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövető személygépkocsi-vezető gyakorlata összefüggései. (M — 57. és 16.)

139. táblázat:

57 16	1	2	Ö
1	13	16	29
2	4	15	19
Ö	17	31	48

$$\begin{aligned} r &= 0,2431 \\ X^2 &= 2,8367 \\ f &= 1 \\ p &= 0,10 \end{aligned}$$

Megállapításaink és következtetéseink megegyeznek az előzőekben mondotakkal.

d) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövető jogosítvány-birtoklási ideje közötti kapcsolat. (M — 57. és 17.)

140. táblázat:

57 17	1	2	Ö
1	17	12	29
2	4	15	19
Ö	21	27	48

$$\begin{aligned} r &= 0,3703 \\ X^2 &= 6,5833 \\ f &= 1 \\ p &= 0,02 \end{aligned}$$

Az előző két táblázatot követő állásfoglalás fokozottan érvényes jelen esetben. A szignifikanciaszint emelkedését az első sorban bekövetkezett arányváltozás okozza. E szerint a régi jogosítvánnyal rendelkezők még inkább tanúsítanak olyan magatartást, amelyet kellően figyelve az esetek többségében a sértett megelőzhetne.

e) A sértett megelőzési lehetőségei, valamint az elkövetőnek a szerencse balesetbeli szerepéről alkotott véleménye között függetlenség állapítható meg ($p = 0,95$). Ez azt jelenti, hogy az elkövető viselkedése konkrét helyzetben nem válik azért kiszámíthatatlanabbá, mert a közlekedési törvényszerűségekről túlnyomórészt fatalista nézeteket vall.

f) A sértett megelőzési lehetőségei és a baleset helyi jellemzői. (M — 57. és 47.)

141. táblázat:

57 47	1	2	Ö
1	11	18	29
2	2	17	19
Ö	13	35	48

$$\begin{aligned} r &= 0,3015 \\ X^2 &= 4,3654 \\ f &= 1 \\ p &= 0,05 \end{aligned}$$

Megállapítható, hogy a látszólag egyszerűbb körülmények között — nem útkereszteződésben — több baleset előzhető meg. Ez a megállapítás azonban csak egyoldalú. A sértett ugyanis elsősorban éppen ezeknél a baleseteknél tehetetlenebb. A lehetőségeket leginkább az útkereszteződésbeli baleseteknél mulasztják el.

g) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövető szabálysértései közötti kapcsolat. (M — 57. és 50.)

142. táblázat:

57 50	1	2	Ö
1	15	14	29
2	2	17	19
Ö	17	31	48

$$\begin{aligned} r &= 0,4212 \\ X^2 &= 8,5178 \\ f &= 1 \\ p &= 0,01 \end{aligned}$$

Az eredmények lényegében megegyeznek az előzőekben közöltekkel. Ez természetes is, hiszen az elsőbbségi szabályok megszegésének lehetősége elsősorban az útkereszteződésekben életszerű. A sértettek tehát elsősorban a nem áthaladási elsőbbségjellegű szabályszegésekkel szemben tehetetlenek.

h) A sértett megelőzési lehetőségei és az elkövető balesetelhárítási kísérlete közötti összefüggés. (M — 57. és 56.)

143. táblázat:

57 56	1	2	Ö
1	17	12	29
2	5	14	19
Ö	22	26	48

$$r = 0,3170$$

$$X^2 = 4,8254$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az adatok szerint azt állapíthatjuk meg, hogy a sértettnek elsősorban akkor van lehetősége a baleset megelőzésére, ha a káros eredmény elhárítását az elkövető is megkísérli. A különbség elsősorban az elkövetői kísérlet elmaradása és a sértetti megelőzhetetlenség esetén mutatható ki.

i) A sértett megelőzési lehetőségei, illetőleg az elkövetőben levő szubjektív okok jellegzetességei közötti kapcsolat. (M — 57. és 55.)

144. táblázat:

57 55	1	2	Ö
1	16	13	29
2	2	17	19
Ö	18	30	48

$$r = 0,4509$$

$$X^2 = 9,7626$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

A szignifikáns összefüggés azt mutatja, hogy a sértett elsősorban ott inkább tehetetlen az elkövető magatartáshibájával szemben, ahol az látszólag könnyebben megelőzhető lenne, hiszen jellege szerint csak egyféle. A jelenséget megmagyarázni nem tudjuk, de feltételezhető, hogy mindkét tényező mögött egy — a jelen vizsgálatban rejtett — harmadik szempont áll.

j) A sértett megelőzési lehetőségei és a balesetek objektív okai közötti összefüggés szintén szignifikáns összefüggést mutat. A kapcsolat azonban csak látszólag bír jelentőséggel, hiszen az objektív okok között a sértetti magatartás is szerepel, így az összefüggés önmaga által magyarázott.

A következőkben tovább „finomítjuk” a sértettek szerepével kapcsolatos ismereteinket. Elsősorban azt nézzük, hogy *milyen esetekben hat közre a sértett szabályszegő módon*, illetőleg ennek a ténynek az elkövetővel kapcsolatban milyen a jelentősége.

a) A sértett szabálysértő magatartása és az elkövető járművezetői gyakorlata. (M — 58. és 15.)

145. táblázat:

58 15	1	2	Ö
1	11	6	17
2	12	19	31
Ö	23	25	48

$$r = 0,2488$$

$$X^2 = 2,9730$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A viszonylag gyenge kapcsolat arra látszik utalni, hogy a sértettek elsősorban a rutinos vezetők ellen szabálytalankodnak durva — azaz KRESZ-szabályt sértő — módon.

b) A sértett szabálysértő magatartása és az elkövető jogosítvány-birtoklási ideje közötti kapcsolat. (M — 58. és 17.)

146. táblázat:

58 17	1	2	Ö
1	11	6	17
2	10	21	31
Ö	21	27	48

$$r = 0,3148$$

$$\chi^2 = 4,6972$$

$$f = 1$$

$$p = 0,05$$

Az adatok — amint az várható volt — lényegében az előzővel azonos jellegű összefüggést mutatják. Jelen kutatás során ezen összefüggések miéértjére azonban nem sikerült a magyarázatot megtalálni, s így e törvényszerűség felszámolásának lehetőségei is rejtve maradnak.

c) A sértett szabálysértő magatartása és az elkövető KRESZ-szabálysértései közötti kapcsolat. (M — 58. és 50.)

147. táblázat:

58 50	1	2	Ö
1	9	8	17
2	8	23	31
Ö	17	31	48

$$r = 0,2713$$

$$\chi^2 = 3,5342$$

$$f = 1$$

$$p = 0,10$$

A gyenge kapcsolat számunkra egy tanulságos feltételezést enged meg. Nevezetesen: a sértett akkor vét leginkább a KRESZ írott szabályai ellen, amikor az elkövető is a köztudatban egyik legdurvábbnak minősített rendelkezés, az áthaladási elsőbbség megszegése ellen vét. Ez a megállapítás rámutat annak szükségességére, hogy — annak ellenére, hogy számszerűségi szempontból valóban az elsőbbség megsértése a szabálysértések között vezető helyet foglal el — nem lenne-e célszerű az elkövetőcentrikus súlyosságát felülvizsgálni, s az ilyen hierarchiában hátrább sorolni.

d) A sértett szabálysértő magatartása és az elkövetői balesetelhárítási kísérletének kapcsolata. (M — 58. és 56.)

148. táblázat:

58 56	1	2	Ö
1	13	4	17
2	9	22	31
Ö	22	26	48

$$r = 0,4553$$

$$X^2 = 9,9520$$

$$f = 1$$

$$p = 0,01$$

Az adatok szerint a lényegi kapcsolat azt mutatja, hogy a sértett szabálysértő módon való közrehatása elsősorban azoknál az elkövetőknél tapasztalható, akik maguk is megkísérelték hibás magatartásukat korrigálni.

e) A sértett szabálysértő magatartása és a szubjektív okok jellege közötti kapcsolat. (M — 58. és 55.)

149. táblázat:

58 55	1	2	Ö
1	12	5	17
2	6	25	31
Ö	18	30	48

$$r = 0,5061$$

$$X^2 = 12,2960$$

$$f = 1$$

$$p = 0,001$$

Magas szignifikancia szinten érvényes, hogy a sértett szabálysértő módon elsősorban az elkövető által már egyébként is a többféle szubjektív ok miatt bonyolulttá tett baleseteknél hatott közre.

f) A sértett szabálysértő magatartása és a balesetek objektív okai között ismét szignifikáns összefüggés volt kimutatható, de az előzőekben már említett okok miatt ennek különösebb jelentőséget nem tulajdonítunk.

IV. MEGÁLLAPÍTÁSOK, KÖVETKEZTETÉSEK

Az alapkutatási eredmények ismertetését követően röviden sort kerítünk a legfontosabb megállapítások összegezésére.

A III/1. alatt tárgyalt összefüggések azt mutatják, hogy a *gyermekkor egyes körülményei döntően határozzák meg a felnőtt későbbi helyzetét*. Az általunk nem vizsgált indokok alapján történő jó, illetőleg közepes-gyenge tanulási kategóriába tartozás számos felnőttkori státuszt meghatározó mutatóval került kapcsolatba. (Pl. foglalkozás színvonala, munkahelyek száma, az anyagi helyzet stb.) Az is jól látható, hogy az anyagiasságot szem előtt tartó és a hivatás iránti érdeklődést háttérbe szorító viselkedésminták már ekkor kialakulnak. (Vö.: 5. táblázat.)

A III/2. körbe sorolt tényezők egyrészt visszautalnak a gyermekkor körülmények hatására, másrészt jól mutatják, hogy az „aktuális személyiség” sok

területen tér el egymástól, ha a jó, illetve gyenge közlekedési magatartás szerint osztályozzuk az embereket. Olyan áttételes következtetésekre is juthatunk, hogy pl. a munkavégzési kielégületlenség labilis személyiséget rejt maga mögött, akik a balesetet okozók között szignifikánsan nagyobb arányban szerepelnek. (Vö.: 13. táblázat.) Bizonyítást nyert, hogy az ún. „vándormadár munkamód” nem az életkor függvénye, hanem az ember lényegi ismérve, amely szoros összefüggésben van a közlekedési beállással is. (L. 17. táblázat.)

A III/3-ba sorolt tényezők lényegében nehezen választhatók el az előzőektől. A láncreakció itt az eddigieknél is jobban megfigyelhető. Hiszen pl. az anyagi helyzetről alkotott vélemény összefügg az iskolai tanulmányi előmenetellel (III/1.), továbbá a munkahelyek számával (III/2.). A lakáshelyzet viszont szorosan kapcsolódik az anyagi helyzethez (ez persze természetes is), a lakáshelyzetről alkotott vélemény pedig a tényleges lakáshelyzettel.

A III/4. körben viszonylag kevés téma került tárgyalásra, ezért itt „csak” a *munkafegyelem és a járművezetői magatartás szoros összefüggéseit* sikerült úgy véljük egyértelműen bizonyítani. A 30—32. táblázatok eredményei arra mindenesetre alkalmasak, hogy egyrészt eloszlassák azt a még mindig felfelbukkanó nézetet, miszerint az egyénnek a munkahely által kiállított „bizonyítványa” többé-kevésbé a szerencsétől és attól függ, hogy az ember hogyan tudott a vállalatvezetőséggel kapcsolatot találni. Más szóval: egyesek szerint nem mindig az objektív igazságot tükrözik a vállalati fegyelmi és kitüntetések. Kutatásunk ezt a hamis nézetet egyértelműen cáfolja, hiszen a közlekedésben — ahol pedig nem lehet „helyezkedni” — ugyanazok az emberek bizonyulnak kitűnő, illetőleg kifogásolható magatartásúaknak, akik a munkahelyükön is ilyen bizonyítványt kapnak. Tekintettel arra, hogy a magunk részéről az előzőekben ismertetett téves nézettel sohasem azonosultunk, értékesebb az eredmény másik oldalú megközelítése. Nevezetesen az, hogy nem véletlen a közlekedésben tanúsított viselkedés. Itt is elsősorban azok nem válnak be, akik *munkájuk során egyébként is kifogásolhatóan viselkednek.*

A III/5. alatt tárgyalt témakör elsősorban közlekedés-szociológiai vizsgálódás. Eredményei csak másodlagosan nevezhetők kriminálszociológiai központúnak. A felméréssel kettős célunk volt. Hézagpótló jelleggel tanulmányozni kívántuk a magyarországi autózás egyes szokásait. Másodsorban természetesen arra is választ vártunk, hogy ezen a területen vannak-e eltérések a két csoport között.

Kapott eredményeink — amelyek közül csak néhány visszaidezésére vállalkozhatunk — ha nem is meglepőek, de mindenesetre elgondolkodtatóak. A vezetés életkor szerinti megkezdésének eltérősége (36. táblázat) és a közlekedési magatartás összefüggése közötti kapcsolat véleményünk szerint azzal magyarázható, hogy a *vezetést fiatalon megkezdők a közlekedés szempontjából káros viselkedésformájukat nevelhetésük, hajlíthatóságuk időszakában* — mint fiatalok vagy fiatal felnőttek — sok más hibájukkal együtt *szívják magukba, s felnőtté válásuk idejére ez a viselkedésforma már természetessé válik,* azzal azonosulnak, azaz a sajátjuk lesz. A vezetés életkor szerinti megoszlása és a vezetési gyakorlat összefüggésének a 44. táblázatban tapasztalható különlegességére is itt kívánjuk a magyarázatot megadni. Véleményünk szerint a kontrolcsoport adatai mögött a motorizáció rohamos térhódítása áll. E szerint míg a korábbi időszakban az emberek csak idősebb korban kerülhettek olyan egzisztenciális helyzetbe, hogy személygépkocsit vásárolhassanak és fenn tarthassanak, szüleiknek pedig általában nem volt autójuk, addig ez a kép

napjainkra átalakult. Ezt a megállapítást igaznak elfogadva arra is rá kell mutatnunk, hogy az elkövetői csoporton belül az egzisztenciális „alacsonyabbértékűség” önmagában nem balesetelőidéző hatótényező; hiszen a jelen összefüggés éppen azt látszik igazolni, hogy itt — homogén korosztályon belül! — a nagy vezetési gyakorlattal reendelvezők túlnyomó többsége éppen fiatal korában kezdett el rendszeresen vezetni.

A konkrét közlekedési szokásokra áttérve az 51. táblázat magyarázatot igényel. A kontrollcsoportnál tapasztalható határozott válaszcadás ugyanis véleményünk szerint azt jelenti, hogy a jó vezető ismeri azt a közlekedési közeget, amelyben leginkább helyt tud — vagy szeret — állni. Ezért ez a szakmászertnek egy másodlagos tükörképe.

Az 56. és 59. táblázatok azt mutatják, hogy a járműhasználati szokás sem önmagában álló valami, hanem számos egyéb tényező által megindokolt. Mi a vezetési rendszeres megkezdésének idejével tudtunk elsősorban kapcsolatot találni.

A jármű biztonságának fokozása iránti igyekezet — amint az a 63. táblázatból kitűnik — nem attól függ, hogy az egyén milyen anyagi körülmények között van, sőt attól teljesen független. Sokkal inkább összefügg az intelligenciával, legalábbis a 65. és 66. táblázat adataiból ez a következtetés vonható le. Külföldi szociológusok által gyakran hangoztatott téma a személygépkocsi fetiszizálása, „megszemélyesítése”. Adataink arra utalnak, hogy ez a jelenség nem tekinthető egyértelműen negatívnak. Feltétlenül pozitívnak kell értékelnünk, hogy a járművükre nagy gondot fordítók annak biztonságát is fokozzák, igyekeznek mindig üzembiztos állapotban tartani, s ezáltal az egész közlekedésbiztonságra hasznos jelentenek.

Az osztályozással foglalkozó táblázatok közül több ugyancsak néhány bővebb kifejtést indokol. A 70. táblázat alapján — amely a személygépkocsi-vezetőknek a tehergépkocsi-vezetőkrol alkotott véleményét foglalja össze — önmagában is számos spekulációs következtetés vonható le. Ezek közül kettőt emelünk ki. Az egyik az, hogy az elkövetői csoport inkább azonosul a tehergépkocsi-vezetők közismerten meglehetősen agresszív a jármű tömegét „kihasználó” viselkedésével; ez a közlekedési mód imponál nekik, maguk is készek leutánozni. Csak arról feledkeznek meg, hogy a hivatásos járművezetők gyakorlottságuknál fogva a saját maguk okozta veszélyhelyzetből is lényegesen könnyebben „vágják ki” magukat. Nagyobb rutinjuk következtében időben is helyesebben ismerik fel az igazi veszélyhelyzeteket. A másik magyarázat az, hogy a kontrollcsoport többsége kritikusabban szemléli a közúti forgalmat, jobban felismeri a tehergépkocsi-vezetők már említett veszélyes közlekedését és azt el is ítéli. Hasonló következtetésre juthatunk, ha a 72. táblázat szerinti motorkerékpár-vezetők magatartás megítélését vizsgáljuk. A két csoport elválásának indoka véleményünk szerint ugyancsak a kritikus közlekedés-szemlélés.

Álláspontunk szerint teljességgel érthető, hogy a 73. táblázat szerint a járművezetők rendkívül kedvezőtlenül vélekednek a kerékpárosok magatartásáról. A szinte egyöntetű elítélés legfőbb indoka, hogy a kerékpárosok éjszakai közlekedési módjukkal (lámpa nélkül, ittasan, többen egymás mellett), illetve napal ugyancsak közismert fegyelmetlenségükkel, előre gyakran kiszámíthatatlan viselkedésükkel már számos gépkocsivezetőnek szereztek kellemetlen pillanatokat. Közismert tény az is, hogy a kutatás idején érvényes közlekedési szabályok alapján — bár az elsődleges okozó a kerékpáros volt — sok gépkocsivezetőt is büntetőjogi úton felelősségre vontak kerékpárosokkal való összeüt-

közésért. A táblázat adatai alapján azonban az is kitűnik, hogy a közlekedők szóban forgó csoportjának veszélyességét a kontrollcsoport-tagok inkább ismerik fel a maga tényleges súlyában.

Bővebb kifejtést indokol a gyalogosok magatartásával foglalkozó 75. táblázat is. Véleményünk szerint nyilvánvaló, hogy *aki kutatásunk során a gyalogosnak 1-es osztályzatot adott, az „a gyalogost” a közúton is ellenségnek tekint, akinek magatartása — hiszen kutatásunknál általánosított — csak rossz lehet, ezért meg kell nevelni, vagy büntetni. Elképzelhetetlen, hogy az ilyen beállítottságú vezető akár vitás (elsőbbségadási szempontból határt képező), akár nyilvánvaló elsőbbségi helyzetében a valódi vagy vélt elsőbbségéről lemondjon.* Az is tény, hogy a járművezetők nagy része — a valós helyzetnek megfelelően — a gyalogos közlekedési fegyelmét nem tartja kielégítőnek. A kutatásunk során a két járművezetői csoport véleményadása közötti szignifikáns eltérést nyilvánvalóan a kontrollcsoport kedvezőbb (a 3-as osztályzat közel azonos populációeloszlásánál csaknem kétszerese az elkövetőének), illetőleg az elkövetői csoport kedvezőtlenebb (az 1-es osztályzat több mint háromszorosa a kontrollénak) véleménye adja.

A balesetek okairól alkotott véleményadás során (l. 76. táblázat) a *balesetező járművezetők* más helyütt már részletesen tárgyalt kritikátlansága újból megmutatkozik. Saját eseményeikre magyarázatot keresve *hajlamosak arra, hogy a baleseteket elsősorban a közlekedő embertől független tényezőkre (a fejletlen útépitésre, a rossz forgalomszervezésre, az utak túlzsúfoltságára stb.) vezessék vissza.* A kontrollcsoportba tartozó járművezetők az ilyen tényezőknek döntő többségükben nem tulajdonítanak jelentőséget. Az adott ténynek veszik, amelyen úrrá lehet és kell lenni. Ők a hibát az emberi magatartás hiányosságaiban látják. Ez természetesen közlekedési magatartásukban törvényszerűen visszatükröződik. *Aki tudatosan fatalista nézeteket vall, az az adott szituációban sem képes arra, hogy a nehézségeken úrrá legyen.*

A balesetek okairól alkotott vélemény-nyilvánítás ismét több tényezővel áll összefüggésben. Jelen tanulmány összefoglalója úgy véljük nem lehet alkalmas arra, hogy az ok-okozat relációt mindenütt kimunkáljuk. A két csoportnak a közlekedés helye szerinti megoszlása (78. táblázat) — és ezen belül is a kontrollcsoportnál kapott eredmény — felhívja a figyelmet arra, hogy a jó vezetők többsége felismeri azt, hogy a városi közlekedésben is elkerülhetők a balesetek. Nyilvánvaló, hogy ennek megfelelően maga is mindent megtesz ezért. Jellemző, hogy amíg az elkövetői csoportból éppen a városi forgalom baleseteivel kapcsolatban a legmagasabb az objektívizáló szemléletűek aránya, addig a kontrollcsoportnál e körön belül a legkisebb.

Előző témakörünkhöz tartozik a szerencse szerepéről mondottak összefoglaló értékelése. Következtetéseink — amelyek a 80. táblázat eredményeire is épülnek — ezért közel azonosak a baleseti okokról mondottakkal. A *kontrollcsoport többsége* — amely nem hisz a szerencsében — vélekedésének megfelelően viselkedik az aktuális közlekedési szituációban. *Azért igyekszik mindenkör közlekedésbiztos magatartást tanúsítani, mert nem bízik abban, hogy saját hibás magatartásának „kiegyensúlyozásában” a szerencse segíthet.* Egyúttal azonban ismét fel kívánjuk hívni a figyelmet arra, hogy a szerencse szerepéről kialakított vélemény más tényezőkkel — mint pl. foglalkozás (81. táblázat), vagy vezetői engedély kelte (82. táblázat) is összefügg.

A balesetbe keveredés esélyéről készített kimutatás (83. táblázat) azt a következtetést engedi meg levonni, hogy a lehetőséggel jobban számoló kontroll-

csoport a balesetek ellen jobban fel is készült. Már előre igyekezett azokat a defenzív viselkedési formákat kialakítani, amelyeket kényes szituációkba kerülve félig tudatosan, vagy az automatikus cselekvés szintjén — de semmi esetre sem a szituációban kitalálva, hanem ott csak alkalmazva — valósít meg.

A III/6. alatti kérdéseket az adatok ismertetése során már röviden értékeltük, ezért azokra ismét nem térünk ki.

Következtetéseinket a következő összefoglaló értékeléssel zárjuk:

— A kutatás során bebizonyosodott, hogy *létezik balesetező személyiség*. A balesetbe nem az átlagember, hanem a deviáns viselkedést — negatív irányban — felmutató egyének kerülnek.

— A közúti közlekedési balesetokozásra is érvényes a marxizmus determinista koncepciója. Az *emberi viselkedés determináltsága* úgy véljük a néhány szempont alapján is jól követhető volt.

— Kétségtelen tény, hogy a szociológiai jellegű tényezők nem egysíkúan hatnak, hanem egymással is szoros kölcsönhatásban érvényesülnek. A hatóerők között számos — részint általunk nem említett, részint feltehetően általában ma még ismeretlen — további tényező jut szerephez. A szignifikanciaszint egyben mindig azt is jelzi, hogy nem „tisztá”, hanem csak „inkább” ismérvekkel van dolgunk.

— Az aktuális viselkedés szempontjait tehát általános ismérvek határozzák meg. Ebből fakadóan a baleseti faktorok is szoros kapcsolatban vannak szociológiai tényezőkkel.

— Jól kimutathatóan a *közlekedési viselkedés az általános viselkedés része*. Ez egyrészt azt jelenti, hogy nem lehet csak közlekedési morált tanítani, mert az tartós és hatásos eredményre csak akkor vezethet, hogy az egyén azonosul vele. Ez pedig csak akkor következhet be, ha az általános morállal, illetve az élet egyéb területén tanultakkal, tapasztaltakkal megegyezik.

— Indokolt *kiemelten foglalkozni az ifjúság morális* — és ezen belül közlekedési morállal kapcsolatos — *nevelésével*, hiszen a fiatal korban berögződött viselkedésmintákon a későbbiek folyamán csak nehezen lehet változtatni. A fiatalokat fokozottan kell a közlekedési fegyelmen túl a szociális alkalmazkodásra nevelni. El kell velük ismertetni, hogy az életfontosságú szükséglet.

— A baleseti faktorok is kapcsolatban vannak a szociológiai tényezőkkel.

— A vizsgált ismérvek alapján egyértelműen megállapítható, hogy lényegileg térnek el egymástól azok a balesetek, amelyet kizárólag az elkövető okozott azoktól, amelyeknél a sértett is szerepet játszott.

— Az előző pontban foglaltak alapján fontos feladat a nyomozás, tényállás felderítés során az eddigieknél nagyobb súlyt helyezni a *sértett tényleges szerepének tisztázására* az oksági mechanizmusban.

— A mondottak figyelembe vételével indokolt az ítélkezési gyakorlatot gyökeresen átalakítani. Törvényszerűnek tekinthető ugyanis, hogy az *antiszociális személyiségek a balesetet egyedül okozók között keresendők*, míg ahol a sértett is részt vett a bűncselekményi mechanizmusban, ott az elkövető alapvetően nem társadalomra veszélyes személyiség. A speciálprevenció kérdéskörénél — amely természetesen ki kell terjedjen az elkövető aktuális viselkedésén túlmenően az elkövető szociális státuszára is — ez a szempont nem hagyható figyelem kívül.

Felelős kiadó: dr. Kovács István
75-2666 — Szegedi Nyomda